LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 7 LUGLIO 1939 - XVII E. F.

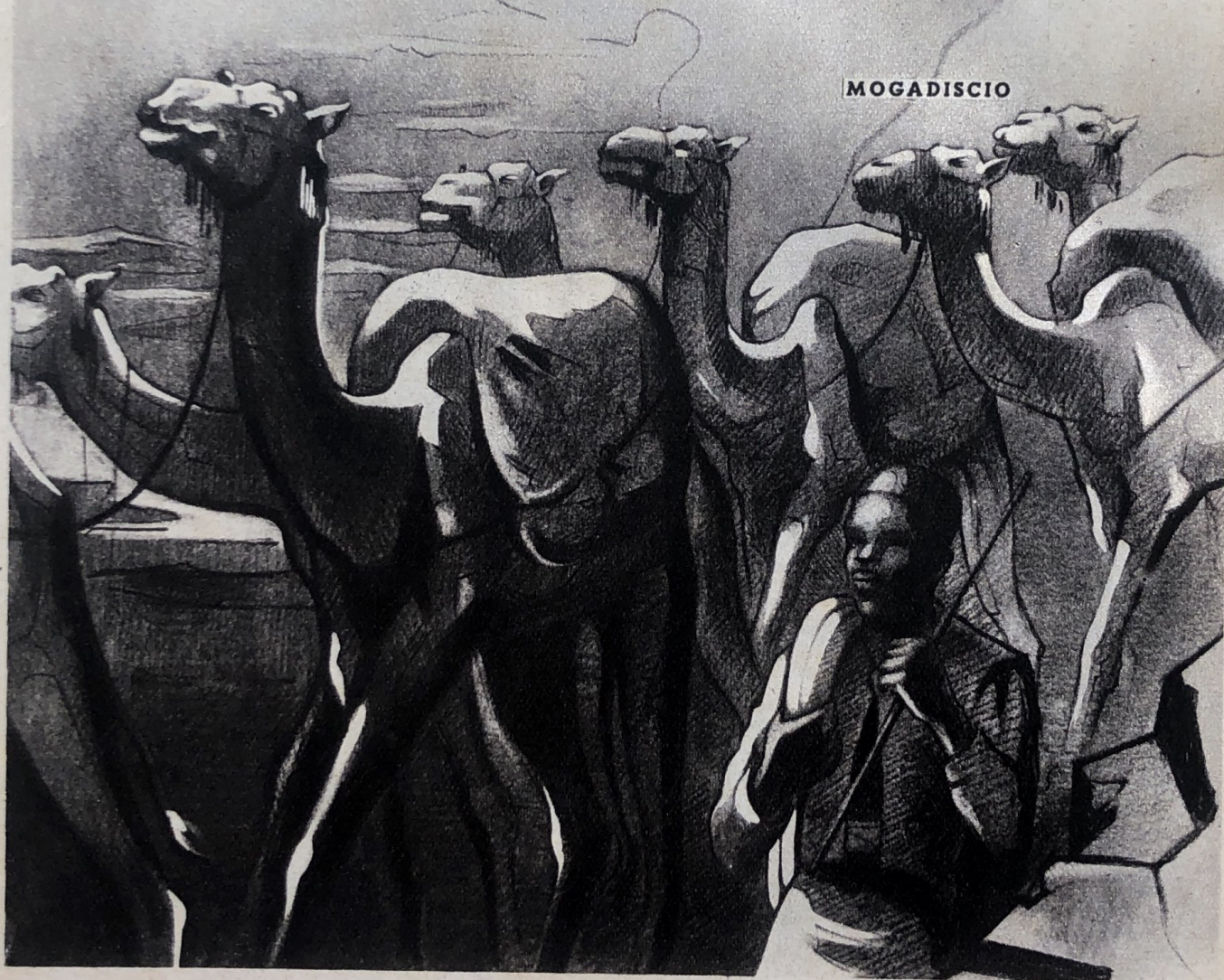
Bocca ODOLizzata
trova ventura

BAKISFIGUS

ODOL

FIAT 2800
una grande vettura

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA AL SERVIZIO DELL'IMPERO

MASSAUA
ASMARA
GONDAR
ASSAB
COMBELCIA
DESSIE
LECHEMTI
DEMBI DOLLO
ADDIS ABEBA
DIRE DAUA
HARAR
GIGGIGA
GAMBELA
GORE
GIMMA

ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 7
LUGLIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

TURISMO

IL LIDO DI PERUGIA

Da qualche tempo, il viaggiatore che percorre, nelle serene notti estive, la grande arteria ferroviaria nord-sud, nel tratto compreso fra Cortona e l'etrusca Chiusi, può veder brillare una serie di lumi oltre la vasta distesa tranquilla del Trasimeno.

Quel luccicare di luci distrae il viaggiatore insonnolito e gli indica il luogo ove sorge Passignano, che vive fino a tarda ora la sua gaia vita di stazione balneare.

A dare incremento a questa borgata, fino a pochi anni or sono conosciuta quasi soltanto dagli appassionati della pesca e della caccia agli uccelli acquatici, è stata principalmente Perugia.

Questa città, situata in mezzo ad una regione compresa fra Toscana, Lazio, Abruzzi e Marche, si trova isolata e lontana dal mare; perciò ha dovuto e saputo crearsi un centro di villeggiatura balneare, di svago e diporto, scegliendolo nei suoi stessi ameni dintorni; un centro al quale si giunge in circa mezz'ora di « Littorina ».

Passignano, sparsa in parte lungo il lago e in parte annidata sul breve promontorio che si profonda nelle acque col pontile di approdo dei battelli e con altri piccoli pontili ad uso dei pescatori locali, ha voluto esser degna della scelta che Perugia ha fatto.

PASSIGNANO: A NORD. *(Fot. A. Giunti)*

PASSIGNANO: A SUD. *(Fot. A. Giunti)*

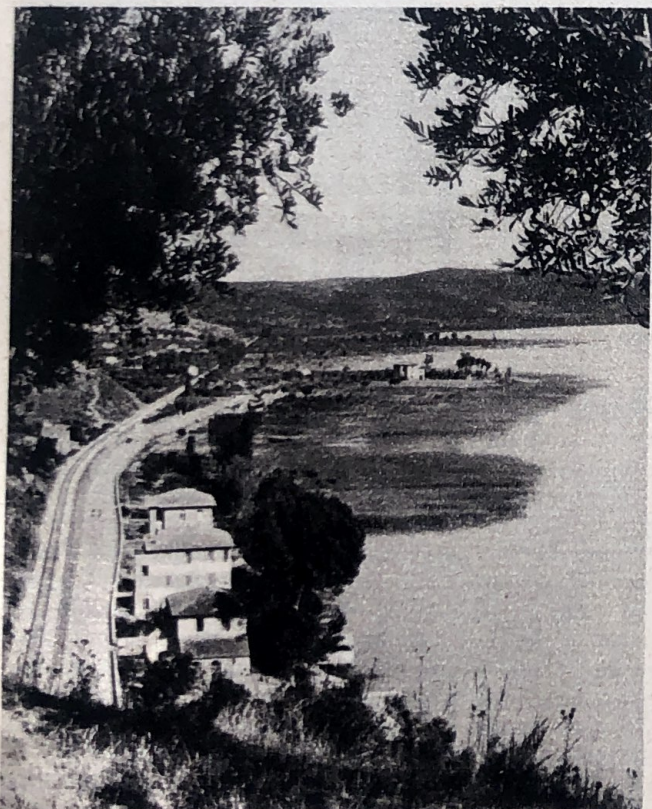
Passignano si è sempre meglio preparata ad ospitare decorosamente coloro che intendono trascorrervi un certo periodo di tempo ed a ricevere degnamente le numerose comitive che, specialmente fra sabato e domenica, si dirigono alla sua volta, in cerca di un sicuro refrigerio all'afa cittadina.

È migliorata l'attrezzatura alberghiera; le pensioni e le case d'affitto sono cresciute di numero; ville e villette si affacciano di fra i salici piangenti e i pioppi sul poetico lago, dalle cui acque, popolate di una ricca e pregiata fauna ittica, numerose famiglie traggono il loro sostentamento.

Le file di reti da pesca, stese lungo le rive, in vista delle imbarcazioni che sembrano dormire placidamente sotto il sole in attesa di solcare le acque per la proficua pesca che fornirà le mense dell'Urbe; gli oliveti e i fichi d'India che si scorgono intorno; il cielo terso e intensamente azzurro, fanno pensare a qualche marina del basso Tirreno.

Linde e civettuole cabine balneari mettono note vivaci nell'armonica gamma cromatica della vegetazione circostante, che, con delicate sfumature di verde, declina alle acque folte di giuncheti.

Davanti all'arenile sorge su palafitte uno stabilimento balneare confortevole sotto ogni aspetto, e dalla sua vasta rotonda, che serve da centro di riunione della colonia balneare, si diffondono sul lago, punteggiato di imbarcazioni di ogni genere, le note or gaie or languide dei ballabili.

Nella scelta del suo « lido » Perugia è stata felice, anche perché Passignano, a' suoi ameni aspetti di natura aggiunge un notevole interesse storico ed

PASSIGNANO VISTO DAL LAGO. (*Fot. A. Giunti*)

artistico. Infatti, la sua parte più vecchia ha mantenuto un caratteristico aspetto medievale, con le mura in gran parte conservate; le torve torri e il castello che sovrastano le case quattrocentesche annerite dal tempo; le strette vie, ripide e spesso a gradini, per le quali sembra ancora di udire le grida e il cozzar delle armi delle milizie che, al soldo di Firenze, di Perugia o di Arezzo, combatterono per il possesso di quell'antico « vico » romano.

Le chiese di S. Bernardino, di S. Rocco e quella della Madonna dell'Ulivo sono belle testimonianze dell'arte medievale della regione.

Numerosi gl'itinerari di gite nei dintorni sotto ogni aspetto attraenti.

Ma chi giunge a Passignano, v'indugi poche ore o varie settimane, è attratto principalmente dalla visione dell'Isola Maggiore, che emerge dalle acque al di là della consorella Isola Minore.

Storia, religione, leggenda cingono di una vaga aureola questa isola coperta di uno spesso manto arboreo, sul quale spicca la bianca mole di *Villa Isabella*, simile ad un castello favoloso.

L'ORIGINALE MERIDIANA DELL'ISOLA MAGGIORE.
QUESTO CANNONCINO È COLLOCATO SULLA SPALLETTA D'UN TERRAZZO DI VILLA ISABELLA. LA LENTE SITUATA IN ALTO, A MEZZOGIORNO PRECISO CONCENTRA I RAGGI SOLARI SUL FORELLINO PRATICATO NELLA CULATTA, DANDO COSÌ FUOCO ALLA CARICA.

Avvicinandosi ad essa (a bordo del veloce motoscafo della « Navigazione » o, per meglio goderci le attrattive del luogo, sulla tipica barchetta dal fondo piatto), l'isola si svela a poco a poco nella sua suggestiva bellezza, folta com'è di vegetazione, in cui predominano argentei ulivi e pini maestosi, che incombono cupi dall'alto sul verdazzurro tremolìo delle acque.

Nessun rumore turba la grande calma, all'infuori del canto di numerosissimi uccelli che popolano ogni fronda, contribuendo ad au-

VILLA ISABELLA. (*Fot. A. Giunti*)

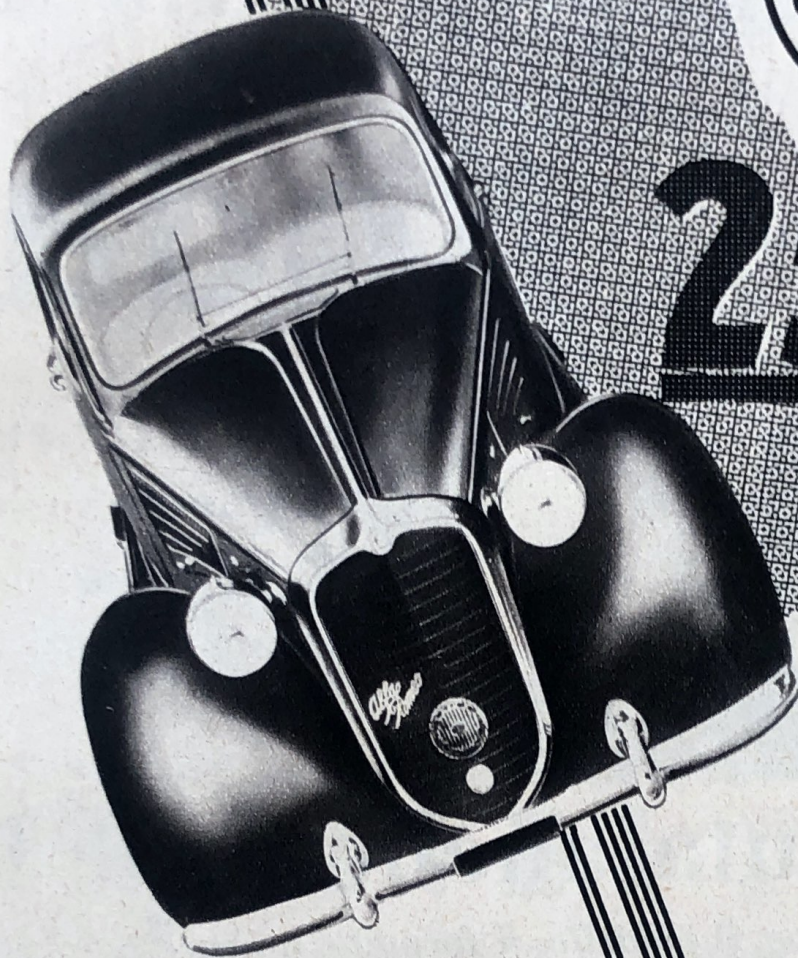
L'ISOLA MINORE. (*Fot. A. Giunti*)

mentare quel senso di serafica pace che regna intorno sovrana. È la stessa atmosfera mistica che circonda la Verna e S. Francesco del Deserto.

L'Anonimo trecentista che volgarizzò i fatti della vita del Poverello di Assisi, ci narra (Fioretti, VII) che « il verace servo di Christo messer Santo Francesco », per ispirazione divina, il giorno delle Ceneri del 1211 si fece trasportare da un suo devoto su un'isola del Lago di Perugia, per passarvi in penitenza la quaresima. Esso non portò seco che due pani, ed il suo traghettatore, tornato a prenderlo il Giovedì Santo, constatò che Frate Francesco aveva dimorato fra pruni e sterpi, come un animale selvatico e che si era sostentato miracolosamente, durante quei quarantadue giorni di penitenza, soltanto con un mezzo pane.

Signorilità

ALFA-ROMEO
MILANO

2500

Alfa Romeo

LA NUOVA VETTURA 5 POSTI

PERFETTA REALIZZAZIONE TURISTICA

LUSSUOSA - COMODA - VELOCISSIMA

Velocità 143 chilometri ora circa
Consumo 16,5 litri circa ogni 100 chilometri
Prezzo berlina serie **L. 59.500**
franco Filiali ALFA-ROMEO Italia

Velocità

V.8.39

NON GETTATE

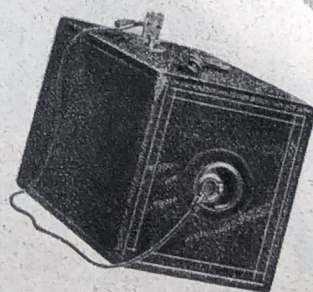
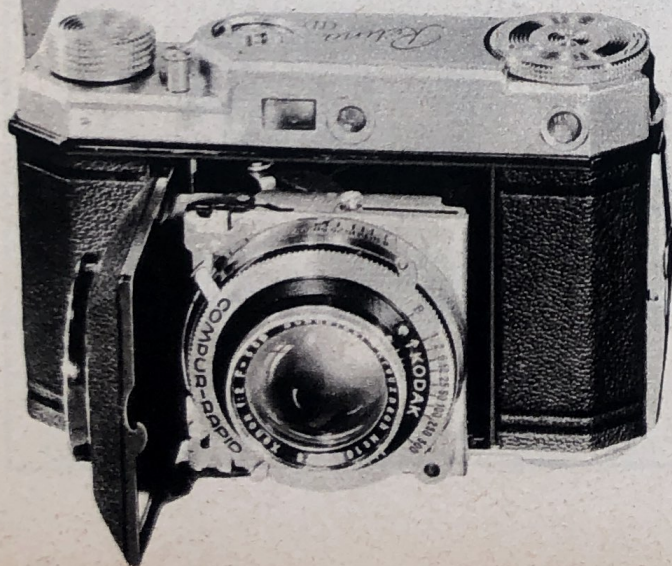
quel vecchio apparecchio anche se inservibile!

Kodak

per celebrare il cinquantennio dalla apparizione del suo primo apparecchio,

ve lo valuta anche 150 lire

qualunque ne sia il tipo, il modello, il formato, a lastre od a pellicola,

contro l'acquisto di un modernissimo Kodak a vostra scelta.

Solo ancora per qualche settimana potrete approfittare di così generosa iniziativa, perché essa cesserà il 31 luglio irrevocabilmente; perciò affrettatevi a portare ad un buon rivenditore dell'articolo il vostro vecchio apparecchio, che vi permetterà di realizzare un'economia anche di 150 lire, contro l'acquisto di un nuovissimo Kodak.

« Poi in quello luogo fece Iddio molti miracoli... per la qual cosa cominciarono gli uomini a edificarvi case e abitarvi, e in poco tempo si fece un castello buono e grande ed evvi il luogo dei frati, che si chiama il luogo dell'Isola ».

Le imbarcazioni giunte a riva, presso il paesetto popolato da circa 250 abitanti, quasi tutti pescatori, attraccano nel minuscolo porticciolo vigilato da una cappelletta detta dello « sbarco », a ricordo dell'episodio francescano che ha determinato altresì, come fan fede i « Fioretti », il sorgere di altre costruzioni religiose e civili nella località.

Infatti, nel 1328 i Minori Osservanti edificarono nell'Isola Maggiore (che cominciava a popolarsi) una chiesa ed un convento, il quale ultimo subì rimaneggiamenti e ampliamenti circa 150 anni più tardi. Convento e chiesa, che dopo alterne vicende erano stati abbandonati dai religiosi nel 1866, passarono nel 1885 alla famiglia Guglielmi, che li trasformò radicalmente nella sontuosa *Villa Isabella*, dall'alto della quale si gode ampiamente il panorama del lago.

L'importanza di *Villa Isabella* non consiste solo nei ricordi francescani ch'essa conserva e nella sua suggestiva posizione: i proprietari vi hanno raccolto una copiosa collezione di fossili, che formano la delizia di ogni geologo; un'importante collezione di oggetti antichi e di pregevoli opere pittoriche, cui fanno degna corona arazzi e numerose armature medievali, che ornano con gusto le ampie e belle sale del vecchio convento.

Tutta la piccola isola è cosparsa, del resto, in breve tratto, di opere d'arte che ne documentano la storia, come la ricordata cappella dello « sbarco », l'altra sorta ove S. Francesco dimorò nel folto della selva e le due chiese di S. Salvatore e di S. Angelo, che offrono all'ammirazione del visitatore pitture attribuite al Gozzoli e un Crocifisso di Bartolomeo Caporali.

La visita è terminata, e il turista si accinge ad attraversare di nuovo i quattro chilometri d'acqua che lo separano da Passignano. Fortunato se avrà potuto effettuare una delle due brevi traversate alle prime luci dell'alba o sull'imbrunire, dopo il tramonto, quando il lago assume un certo colore opalino che dà un tono di serafica poesia al paesaggio intorno, degna cornice ai ricordi sacri e indimenticabili del Poverello.

Ma il rombare dei possenti trimotori che dalle acque di Passignano e da Castiglione, annidato sull'opposta sponda, s'innalzano in rapidi voli o ammarano con sicura manovra, distoglie dai pensieri di pace e fa guardare verso settentrione, ai non lontani monti Castelnuovo e Gualandro, dal vertice dei quali la fanteria di Annibale si precipitò sui Romani del Console Caio Flaminio, iniziando quella famosa battaglia del Trasimeno, conclusasi per le legioni di Roma (avversate anche dagli elementi) in una strage, il cui ricordo terribile sembra essere rimasto perfino nel nome di alcune località dei dintorni, come Ossaia e Sanguineto.

Il vento che mormora fra i giuncheti della riva sembra parli tuttora di quella dura sconfitta, dalla quale Roma seppe risollevarsi per abbattere il secolare nemico attraverso asperrime lotte che la portarono a dominare, incontrastata, sul mare africano.

RENATO BARTOLINI

Per il traffico turistico italiano verso la Germania.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il R. Decreto col quale si dà esecuzione all'accordo stipulato tra l'Italia e la Germania, concernente il nostro traffico turistico verso la nazione amica.

Il Decreto dispone che, per la durata dell'accordo, il Governo italiano permetterà a persone aventi in Italia, suoi Possedimenti e Colonie, domicilio o abituale residenza e che si recano in Germania, di poter acquistare e portare con sé, senza speciale autorizzazione, nei titoli turistici, somme in marchi del Reich per un ammontare equivalente a L. 3000 per ogni persona, compreso l'importo ammesso alla libera esportazione.

Il Governo italiano darà facoltà agli uffici italiani competenti di consentire alle persone soprannominate, su speciale richiesta, di acquistare, portare seco o farsi spedire in Germania, oltre l'importo fissato, fino al controvalore di ulteriori L. 3000 nei titoli turistici, quando: *a*) la permanenza in Germania si prolunghi oltre i 15 giorni; *b*) si tratti di soggiorno per cura o per bagni; *c*) per casi imprevisti (esempio: infortunio, malattia) siano da sostenere spese straordinarie; *d*) per altri motivi risulti comprovata la necessità di un maggiore importo.

Quando, in singoli casi, anche questo maggiore importo non basti, possono concedersi in aggiunta ulteriori importi. L'acquisto di titoli turistici è ammesso complessivamente per tre viaggi in un anno, compresi anche i viaggi verso terzi Stati. Tuttavia, può esser concessa l'autorizzazione ad acquistare e portare seco mezzi di pagamento turistici per coprire le spese di un ulteriore soggiorno in Germania quando esistono, per tale ulteriore viaggio, motivi speciali particolarmente di indole politica, economica, culturale e ragioni di salute.

Dal 15 maggio u. s. la valuta in argento che gli stranieri possono importare nel territorio del Reich è stata ridotta da 30 a 10 R.M.

Una Direzione generale del Turismo anche in Albania.

Il Consiglio dei Ministri albanese ha approvato il progetto di un provvedimento legislativo che istituisce la Direzione generale della stampa, propaganda e turismo, alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio.

Corsi per stranieri a Stresa e a Pallanza.

Ad iniziativa del « Centro stranieri d'informazioni sul Fascismo », istituito dalla Federazione Fascista di Novara, avrà luogo in Stresa, dal 18 agosto al 21 settembre p. v., un corso di lingua italiana per stranieri, ed a Pallanza, dal 10 al 23 settembre, una serie di conferenze di alta cultura, il tutto sotto gli auspici della R. Università di Milano, che ne curerà l'ordinamento didattico, e con la approvazione dell' I. N. R. C. E. (Istituto Nazionale per le Relazioni con l'Estero).

Una guida sciistica della catena del Monte Bianco.

Lo Sci CAI di Milano è veramente benemerito dello sviluppo dello sci alpinistico, o per meglio dire, dell'alpinismo in sci. Una delle forme più efficaci della sua propaganda è la pubblicazione di una collana di *guide sciistiche*, tecnicamente pregevoli e

praticamente assai utili. La C.T.I., apprezzando l'importanza dell'iniziativa, le ha dato il suo appoggio, allegando ad alcune guide una speciale edizione invernale del corrispondente foglio della «Carta delle Zone Turistiche al 50.000». Sono così stati pubblicati i volumi: *Adamello e Presanella, Passo di Rolle e Pale di S. Martino, Ortles-Cevedale* (anche in edizione tedesca), *Cortina d'Ampezzo e dintorni*.

È ora la volta del gruppo del Monte Bianco, a cui lo Sci CAI di Milano dedica la *Guida Sciistica della catena del Monte Bianco e delle valli attigue*, a cura di Livia e Amilcare Bertolini, con una Carta degli itinerari sciistici della C.T.I. al 50.000 (Sperling e Kupfer, Milano 1939-XVII, L. 45).

L'opera riuscirà, per molti alpinisti e sciatori, una grata sorpresa, poiché essa apre loro un campo di attività di eccezionale bellezza, il più grandioso ed elevato d'Europa. In circa 450 pagine gli Autori – l'una e l'altro competentissimi e appassionati sciatori e alpinisti – hanno condensato il frutto di una metodica e pressoché completa ricognizione del maestoso gruppo, non solo nella parte italiana, ma anche nel versante francese e in quello svizzero.

Gli itinerari sono raggruppati secondo le valli e, subordinatamente, secondo le varie basi di partenza: i principali sono in tutto 287, ognuno dei quali ha spesso una o più varianti o itinerari secondari. Sono annesse al volume, oltre alla carta della C.T.I., 19 cartine orarie schematiche. Un volumetto a parte raccoglie 159 illustrazioni fotografiche.

Nel congratularsi per questa nuova pubblicazione, che onora lo Sci CAI Milano e lo sci italiano, la C.T.I. esprime la certezza che la nuova guida sciistica non solo costituirà un progresso nella diffusione dell'alpinismo invernale, ma anche un notevole impulso all'auspicato potenziamento di Cormaiore come grande stazione invernale.

Esenzione dall'imposta di soggiorno a favore dei campeggianti.

Il R. Decreto-Legge 24 novembre 1938, n. 1926, esonera dal pagamento dell'imposta di soggiorno «coloro che pernottano in bivacchi o in rifugi alpini, con o senza custode» (art. 5, n. 12).

Tale disposizione ha dato luogo a opinioni diverse circa il significato e la portata da attribuirsi, in pratica, alla parola «bivacchi». In questa voce, infatti, taluni non riscontravano un termine sufficientemente generico da comprendere anche i pernottamenti in carro-carovana o in tenda da campo.

L'opposta opinione, condivisa dalla C.T.I., attribuiva a ciascuna delle parole «bivacchi» e «rifugi» un proprio particolare significato. Così, dovendosi intendere per «bivacchi» ogni mezzo di pernottamento all'aperto e di ricovero di fortuna, non si potrebbe naturalmente non considerarvi inclusi anche i pernottamenti in tenda o in carro-carovana.

La C.T.I. ha voluto richiamare l'attenzione della Direzione Generale del Turismo sull'argomento, facendo presente l'opportunità di una interpretazione autorevole della norma nel senso estensivo.

E il Ministero delle Finanze, al quale, a sua volta, la Direzione Generale del Turismo aveva sottoposto il quesito, ha eliminato ogni incertezza d'interpretazione, stabilendo che l'esenzione prevista dall'art. 5, n. 12, del R. Decreto-Legge 24 novembre 1938, n. 1926, è estensibile anche a favore delle persone che, in qualsiasi località, prendono parte a campeggi sotto tenda o in carro-carovana. Il voto comune è, dunque, realtà.

VARIE

"A vento e sole".

Fresche pagine riposanti queste che il nostro collaboratore Carlo Linati ha raccolto in un nitido volumetto di 270 pagine, edito dalla Società Subalpina di Torino (1939 - L. 15) e che in diciotto capitoli descrive altrettanti «vagabondaggi» – come l'Autore li chiama – in Italia e per il mondo, dalle Alpi agli Appennini, da Madrid alla Garonna, per valli e fiumi, in campeggi e sul mare, dalle oasi ai rifugi; sempre con quel tesoro inesauribile di genuine impressioni che sbocciano dalla sua intima sensibilità.

Linati descrittore non è un fotografo, ma innanzi tutto un poeta, e poi un pittore paesista e scenografo, che attinge alla sua tavolozza una infinità di colori non violenti, ma dai toni attenuati; è il più suadente scrittore italiano di un turismo spirituale, che cerca negli aspetti esterni delle cose un significato e un'anima. Tutto ciò ch'egli descrive è visto, infatti, più che nella rigida e ferma obiettività, attraverso le impressioni ch'egli ne riceve. Perciò in queste pagine non si succedono soltanto aspetti e volti di paesi e di genti, ma anche e specialmente si riflette un temperamento di artista fine e delicato.

L'Arte nelle chiese di Bologna.

Uno dei nostri maggiori critici e storici dell'Arte, I. B. Supino, ha dedicato un magnifico volume di quasi 500 pag. in-8º (Bologna, Zanichelli 1938-XVI, rilegato, L. 80) a *L'Arte nelle chiese di Bologna – secoli XV-XVI*, il cui testo è adorno e documentato da più di 300 illustrazioni, oltre a numerose tavole fuori testo. Una breve introduzione inquadra storicamente la materia, riassumendo le vicende tempestose della Città nei due secoli più fulgidi e fecondi in cui si espresse in Arte il nostro Rinascimento, e in quattro paragrafi successivi delinea lo svolgersi dell'architettura, della scultura, della pittura e delle arti minori nel periodo considerato. Prospettata così la visione della materia nel tempo, l'A. esamina partitamente le manifestazioni dell'arte bolognese nelle tredici maggiori chiese della Città, da San Petronio a San Michele in Bosco, con una diligenza e una compiutezza che può essere di esempio a critici e storici dell'Arte nostra che si proponessero lo stesso assunto per le altre città d'Italia. Certo è che il tempio è ancora, fra noi, il maggior museo pubblico di tutte le Arti, specialmente per ciò che si riferisce ai tempi in cui la religione era la maggiore e, in certi periodi, la sola ispiratrice in Arte, dall'architettura alla scultura, dalla pittura alla musica ed alle arti ornamentali; e l'idea, quindi, di ricercarvi, per illustrarli sistematicamente, gli infiniti incomparabili tesori di cui il tempio si adorna dovrebbe trovare degni imitatori.

TURISMO NAUTICO

Inizio di stagione.

Il clima quasi invernale della primavera trascorsa è venuto ad aggiungersi alle altre note ragioni che ostacolano nel nostro paese la diffusione del turismo nautico, ed in conseguenza ben poco avremmo ora da riferire. Queste cause ambientali, regolamentari o climatiche, hanno anche ostacolato l'attività sportiva, che è stata nettamente inferiore a quella degli anni scorsi, tanto che, a metà dell'anno solare e a due terzi di quello fascista, non abbiamo da registrare che due sole riunioni: una motonautica ed una velica, ambedue sull'idroscalo di Milano, e la undicesima edizione del *raid* Pavia-Venezia, sulle acque interne; e sul mare solo le regate invernali di Genova, i Campionati di Livorno e le regate della Spezia. In tutto il resto dei tre mari d'Italia assoluto nirvana.

Visto che l'Idroscalo di Milano sta diventando il fulcro dell'attività nautica, crediamo opportuno dare un brevissimo cenno delle due manifestazioni che su di esso si sono svolte in due domeniche consecutive.

Il 21 maggio la Motonautica Associazione Milano apriva la stagione motonautica italiana con una riunione di campionato per fuoribordo ed entrobordo, da corsa. Fatti salienti della riunione: la riprova che nei singoli non è sopita la passione, visto che molti si presentarono con bellissimi nuovi scafi perfettamente efficenti (specialmente notati quelli del sig. Giulio Rusconi Clerici e dell'ing. Castoldi), e la velocità di km. 108,433 raggiunta dall'ing. Guido Cattaneo col bolide «Asso», dimostrante che lo specchio d'acqua milanese è perfettamente adatto a manifestazioni nautiche di ogni genere.

Nei giorni 27 e 28 maggio si aveva poi la piena dimostrazione della sua efficenza anche come campo di regate veliche, capace di dare ai regatanti ed al pubblico spettatore emozioni pari e forse superiori a quelle del mare aperto. Il vento, che taluni sostenevano essere in Milano inesistente, soffiò con tale gagliardia, che non pochi agguerriti piloti venuti dal mar di Liguria, non certamente noto per le sue blandizie, e dall'alto Adriatico, ove impera la famosa «bora», dovettero subire nelle acque milanesi l'onta del «far scuffia»... Una mezza dozzina di orgogliose vele si abbatterono tra i... marosi dell'Idroscalo, e le barche del Dopolavoro Civico dovettero trasformarsi in lance da salvataggio per ripescare tutti i naufraghi. Lo spettacolo di una cinquantina di imbarcazioni a vela, di *dinghi*, *lupe*, *beccaccini*, *gozzi*, incrociantisi in tutti i sensi ed in tutte le gradazioni, le acrobazie dei piloti per mano-

vrarle, formarono uno spettacolo che non sarà dimenticato e che solo in un ambiente come quello di Milano poteva essere completamente goduto. La sezione di Milano della Lega Navale Italiana ed il Circolo Velico Naviglio, organizzatori della riunione, possono essere orgogliosi della loro iniziativa.

In quanto alla Pavia-Venezia, svoltasi il 4 giugno per l'undicesima volta ed organizzata dall'Associazione Motonautica di Pavia, essa – dal punto di vista dello scrivente – non ci sembra raggiunga il fine di attrarre i turisti nautici sul nostro massimo fiume e su una delle più belle vie d'acqua del mondo intero.

La mania della velocità per la velocità, l'assenza, anzi l'ostracismo dato alle barche con veri requisiti turistici, che, quando si presentano vengono fatte partire all'ultima ora insieme ai bolidi da corsa, mettendole nella impossibilità di giungere in giornata a Venezia prima della chiusura del traguardo, vanno facendo sempre più della Pavia-Venezia un semplice spettacolo di ardimento, certamente ammirevole, ma inadatto alla propaganda nautica fra le masse. Quest'anno i quattro idroscivolanti concorrenti, quelli del Colonnello Gorini (vincitore assoluto per la terza volta), del Ten. Col. Freri, del Cent. Venturi e del comm. Vito Mussolini sono arrivati tutti alla mèta, classificandosi nell'ordine indicato, in sole ore 4 e 19′ il primo ed ore 6,16 l'ultimo, dando allo spettatore incompetente l'idea che si possa praticamente andare in così breve tempo da Pavia a Venezia per via d'acqua, mentre si tratta di veicoli di altissimo costo e di consumo iperbolico, richiedenti piloti e meccanici di eccezione e che sorvolano le acque, invece di navigarle.

Di fronte a questi arrivi al 100% degli idroscivolanti notiamo la strage degli scafi ad elica immersa, ossia di quei veicoli che più si avvicinano alle normali imbarcazioni. Ne sono partiti 22 da Pavia e ne sono arrivati a Venezia... *sette*! Eppure mai come quest'anno il fiume era in eccellenti condizioni: acque altissime e pulite, senza detriti, senza galleggianti, ecc.

Quando, undici anni fa, salutammo con entusiasmo il sorgere di questa manifestazione, che doveva riprendere la propaganda iniziata dalla nostra C.T.I. con la famosa Crociera fluviale del 1911, eravamo sicuri di poter vedere in breve il Po solcato da innumerevoli motoscafi privati, attratti dall'esempio stimolante di questo *raid*. Di anni ne sono passati undici ed il Po è più deserto che mai! Non sarebbe ora, dopo tante sterili dimostrazioni velocistiche, di pensare ad organizzare questa, che rimane sempre la più bella manifestazione motonautica del mondo, in modo che possa finalmente servire la nostra causa, ad avviare nuove correnti turistiche, a dar lavoro a cantieri e fabbriche di motori?

ROBERTO DEGLI UBERTI

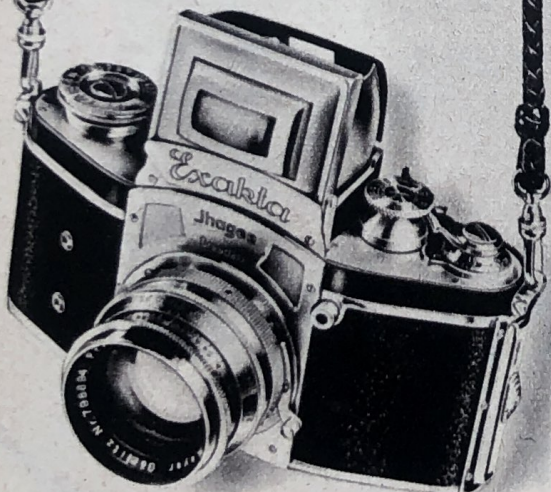
Le "Guidine fluviali della C. T. I.".

Nell'intento di contribuire a diffondere il turismo fluviale, la C.T.I. ha iniziato la pubblicazione di una serie di «guidine fluviali», di cui sono uscite recentemente le prime tre: *Ticino*, *Adda* e *Adige*.

Ogni Guidina è corredata da una carta nautica a tre colori, costituita da una lunga striscia sulla quale è rappresentato in planimetria il corso del fiume.

Prezzo di ogni Guidina: alla Sede della C.T.I. (Corso Italia 10, Milano) L. 5; Italia, Impero e Colonie L. 6; Estero L. 8.

...nelle fabbriche, sui campi, sulle strade, sul mare, nel cielo...
SEMPRE, OVUNQUE, SOLTANTO,
cuscinetti, ammortizzatori, sopporti,
valvole, segmenti, camicie,
RIV
S. A. OFFICINE DI VILLAR PEROSA - TORINO

Kine EXAKTA
la vera REFLEX a piccolo formato!
Otturatore a tendina fino a 1/1000 di secondo - Autoscatto - Obbiettivi ultraluminosi e intercambiabili - Senza parallasse - Escluse le doppie esposizioni.
Exakta
PROSPETTI GRATIS
TORINO
Via Boucheron 2 bis T
Ihagee
KAMERAWERK
STEENBERGEN & Co

AERONAUTICA

L'omologazione del "Cant Z 509".

È stato recentemente omologato, nella sua versione postale per lunghi percorsi, l'idrovolante *Cant Z 509*. Questo apparecchio è munito di 3 motori « Fiat A. 80 RC. 41 » da 1000 CV. di potenza nominale a 4100 metri, con 2100 giri al minuto; e presenta le seguenti caratteristiche: apertura d'ali m. 28,35; lunghezza m. 19,15; superficie portante mq. 100; peso a vuoto kg. 10.050; carburante e lubrificante kg. 5830; equipagggio kg. 320; peso totale kg. 16.200; peso totale massimo kg. 17.500. Cifre di volo, col peso totale di 16.200 kg.: velocità massima al livello del mare 311 km/ora, a 2000 m. 355 km/ora, a m. 4000 km/ora 402; velocità massima assoluta a m. 4650 km/ora 419; velocità di crociera a 5000 m., col 70% della potenza, 330 km/ora; salita a 1000 m. in 3′42″, a 2000 m. in 11′32″, a 5000 m. in 19′35″; quota di tangenza pratica per velocità ascensionale ridotta a m. 0,4 al 1″, m. 7700; quota di tangenza pratica con un motore a rilento m. 4300. Consumo di combustibile alla velocità di crociera kg-km. 1,25; raggio d'azione km. 4000.

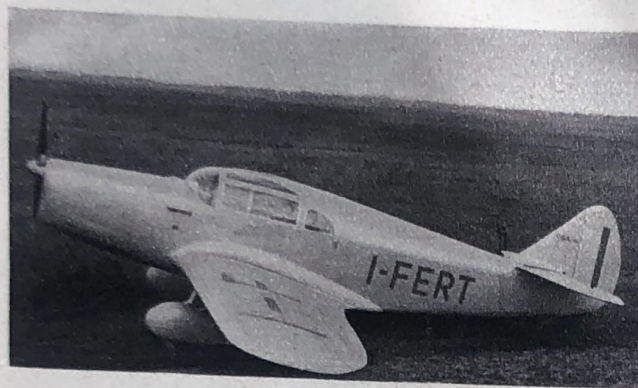
IL « CANT Z 509 ».

Il nuovo aeroplano da turismo "O. S. A. 135".

Un nuovissimo e moderno apparecchio viene ad allinearsi nel campo dell'aviazione da turismo, contribuendo a rendere il nostro Paese completamente indipendente dalla importazione straniera anche in questo particolare settore.

La nuova realizzazione è dovuta alla Ditta « O.S.A. » (Officina Sommese Aeronautica), che si è specialmente dedicata – con uno sforzo meritevole di segnalazione – a costruire aeroplani da turismo, in base ad un'esperienza già brillantemente affermatasi. Ricordiamo, infatti, che il suo *Lictor 90*, pilotato, nel I Raduno Internazionale del Littorio, dal conte Bonzi e da Guagnellini, si classificava sesto as-

soluto e primo tra i velivoli italiani con motore nazionale, conseguendo un successo tanto più notevole in quanto l'apparecchio era appena uscito da un sommario collaudo.

L'*O. S. A. 135*, rappresenta un tipo completamente nuovo sia dal lato progettistico che costruttivo.

L'« O. S. A. 135 ».

È un monoplano ad ala bassa interamente a sbalzo, biposto affiancato in cabina con doppio comando. Il motore è un « Alfa 110 » di 130 CV.; ma è stata prevista anche l'applicazione dell'« Alfa 115 » di 180 CV., con conseguente notevole aumento delle caratteristiche di volo.

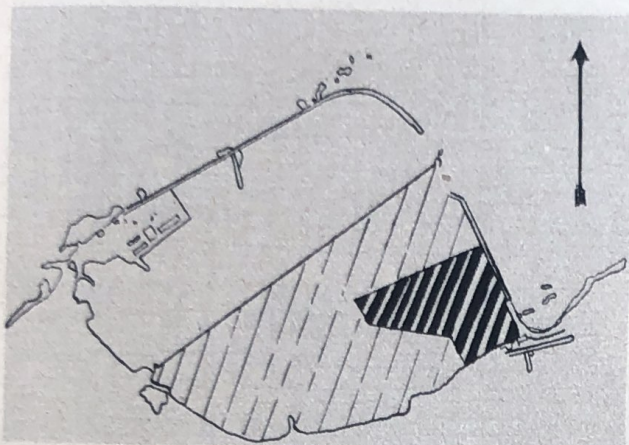
La costruzione, sia dell'ala che della fusoliera, è in legno, con rivestimento in compensato. Sono, invece, coperti in tela i timoni, le alette di intradosso e gli alettoni del tipo a fessura e differenziali. Lo stabilizzatore è regolabile in volo. La cabina, in cui trova posto anche un ampio bagagliaio, ha due porte munite di dispositivo per la sganciabilità in volo. Il parabrezza, stampato in un solo pezzo di accurata forma aerodinamica, consente la totale visibilità in ogni direzione. L'elica è metallica, con passo regolabile a terra. Il carrello, a semi sbalzo e particolarmente robusto, è carenato e munito di ammortizzatori con ruote a media pressione e freni comandabili anche indipendentemente per la manovra a terra. La ruota di coda è ammortizzata e orientabile con richiamo automatico.

Come appare dalle fotografie, l'apparecchio si presenta in modo veramente notevole per estetica d'assieme e modernità di linee. I dati e le caratteristiche dell'*O. S. A. 135* sono: apertura alare m. 11,38; lunghezza m. 7,54; altezza m. 2,35; peso totale a pieno carico kg. 1100; velocità massima km./h. 230; velocità di crociera km./h. 200; velocità minima km./h. 90; velocità di atterraggio km./h. 75; quota di tangenza pratica m. 5200; autonomia km. 1000.

Segnaliamo intanto che, nelle severe prove statiche effettuate sotto il controllo del Registro Aeronautico, l'*O. S. A. 135* ha dato un coefficiente di

robustezza superiore all'11, tale, cioè, da consentire pienamente l'applicazione del motore « Alfa 115 » e la possibilità di un notevole sovraccarico.

Il traffico aereo nel porto di Tripoli - "Avviso agli aeronauti".

L'Ufficio delle Opere Pubbliche della Libia ha reso noto che per qualche tempo, a causa di lavori in corso di esecuzione nel porto di Tripoli, agli idrovolanti non è consentito di utilizzare, per le proprie esigenze, tutta la zona adiacente al molo di sottoflutto assegnata al traffico aereo con « Avviso agli aeronauti » n. 124 del 18 settembre 1937-XV, bensì solo lo specchio acqueo compreso in tale zona e indicato nell'unita cartina con linee trasversali molto marcate.

Il termine dei lavori e il conseguente ritorno al libero uso, da parte degli idrovolanti, di tutta la zona anzidetta saranno comunicati con altro « Avviso agli aeronauti ».

Modifiche agli orari delle linee aeree dell'Albania.

A datare dal 1° giugno c. a., gli orari delle linee aeree interne dell'Albania, gestite dalla Società « Ala Littoria », sono stati modificati come segue:

LINEA 470.

Martedì - Sabato				Martedì - Sabato
7	partenza	Tirana	arrivo	8,30
7,40	arrivo	Scutari	partenza	7,50

LINEA 471.

Lun. - Merc. - Ven.				Lun. - Merc. - Ven.
7	part.	Tirana	arrivo	11
8	arrivo	Corizza	part.	10
8,10	part.	»	arrivo	9,50
8,55	arrivo	Argirocastro	part.	9,05

LINEA 472.

Lunedì - Sabato				Lunedì - Sabato
7	partenza	Tirana	arrivo	10,10
7,30	arrivo	Devoli	partenza	9,40
9	partenza	Tirana	arrivo	8,10
9,30	arrivo	Devoli	partenza	7,40

LINEA 473.

Mart. - Giov. - Sab.				Mart. - Giov. - Sab.
7,15	part.	Tirana	arrivo	10,30
8,05	arrivo	Valona	part.	9,40
8,15	part.	»	arrivo	9,30
8,45	arrivo	Argirocastro	part.	9

LINEA 474 (circolare).

Lunedì - Giovedì				Venerdì	
8,20	partenza	Tirana ↑	arrivo	11,05
9	arrivo	Scutari	partenza	10,25
9,10	partenza	»	arrivo	10,15
9,55	arrivo	Kukes	partenza	9,30
10,05	partenza	»	arrivo	9,20
11,05	arrivo	↓ Tirana	partenza	8,20

LINEA 475.

Mercoledì - Sabato			Mercoledì - Sabato	
8,30	partenza	Tirana ↑	arrivo	10,40
9,30	arrivo	↓ Kukes	partenza	9,40

LINEA 476.

Lunedì - Mercoledì			Lunedì - Mercoledì	
9	partenza	Tirana ↑	arrivo	10,50
9,50	arrivo	↓ Valona	partenza	10

LINEA 477.

Lun. - Merc. - Ven.			Lun. - Merc. - Ven.	
7,30	partenza	Tirana ↑	arrivo	8,50
8,05	arrivo	↓ Peshkopija	partenza	8,15

Nuove linee aeree.

Dal 1° giugno è entrata in attività una nuova linea aerea Torino-Venezia, col seguente orario:

17,35	partenza	Torino ↑	arrivo	19,50
18,10	arrivo	Milano	partenza	19,15
18,20	partenza	»	arrivo	19,05
19,20	arrivo	↓ Venezia	partenza	18,05

La linea ha frequenza giornaliera ed è effettuata anche la domenica.

Dal 12 giugno è entrata in attività la nuova linea Roma-Venezia-Budapest-Varsavia-Gdynia, la quale è in coincidenza a Venezia con la linea in partenza da Milano alle ore 8,25. Da Gdynia gli aerei partono il mattino alle ore 8, giungendo a Venezia alle ore 15,05 in coincidenza col servizio Venezia-Milano in arrivo alle ore 17,20.

Speciali agevolazioni tariffarie sul tratto aereo Roma-Napoli.

Per dare incremento al traffico sul tratto Roma-Napoli delle linee aeree italiane è stato istituito un biglietto speciale di andata e ritorno, con 15 giorni di validità, da emettersi al prezzo ridotto di L. 180.

Le norme per l'emissione di questo biglietto sono analoghe a quelle stabilite per gli altri biglietti aventi la stessa validità.

I servizi aerei tra Addis Abeba ed Asosa.

È stato sospeso l'esercizio della linea aerea Addis Abeba-Lechemti-Asosa.

Contemporaneamente a tale sospensione, la linea aerea Addis Abeba-Gimma-Lechemti, a frequenza settimanale, è stata prolungata fino ad Asosa.

Il primato mondiale di velocità portato dalla Germania a 755 chilometri all'ora.

L'aviazione tedesca ha riportato un'altra vittoria, con un apparecchio da caccia «Messerschmitt». L'aviatore Fritz Wendel, giovane di appena 24 anni, ha battuto il primato mondiale di velocità assoluta raggiungendo, sul percorso prescritto dai regolamenti internazionali, una media di km/ora 755,110.

Il primato precedente era stato conquistato dal cap. Dieterle poche settimane prima, con un caccia «Heinkel 112 V», alla velocità di km/ora 746,600.

CON LA
LEICA
TUTTE LE
FOTOGRA-
FIE SONO
POSSIBILI

Chiedere listi-
ni illustrativi
del procedi-
mento LEICA
ai Signori
Negozianti
d'articoli
fotografici

CONCESSIONARIA PER L'ITALIA E COLONIE:

DITTA ING. IPPOLITO CATTANEO - GENOVA - PIAZZA 5 LAMPADI 17

ESCURSIONI E CAMPEGGI

CAMPEGGIO DI FAMIGLIA

Nuove iniziative si manifestano ogni giorno, intese allo sviluppo della cultura fisica e dell'igiene della nostra gioventù, e fra tante manifestazioni sportive è certo che il campeggio, nelle sue svariate

CAMPEGGIO ALLA CONSUMA (M. 1100).

applicazioni, si presta particolarmente a riunire i partecipanti in un'atmosfera di simpatico e sano cameratismo. E appunto nel volgere di pochi anni, quella del campeggiare, che prima era pratica sporadica di pochi turisti contemplativi, specie d'oltre Alpe, è divenuta parte integrante del programma di ogni ente sportivo, nei luoghi più disparati, ma sempre ameni, della nostra Italia, dove sorgono e spariscono di sorpresa le ormai notissime tendopoli, cioè campeggi per grandi adunate.

Quello di cui ora intendiamo parlare e che in Italia si pratica raramente è il campeggio individuale e più precisamente il campeggio di famiglia, il quale, mantenendo unito il nucleo familiare, come nella vita ordinaria, offre a tutti i componenti di esso

LA TENDA-CUCINA.

ciò che nel campeggio collettivo è, invece, privilegio, e soltanto per brevi turni, di qualche membro fra i più giovani della famiglia.

Prescindiamo ora dal carattere sportivo e originale di questa libera vita del campeggio e affrontiamo la questione economica, che certamente interesserà parecchi dei nostri lettori. Conviene la spesa d'attrezzamento in confronto a quella di locazione? Certamente, tutto è relativo in relazione alle esigenze, alle distanze, agli spostamenti e alla durata del soggiorno; tuttavia, i dati che possiamo riferire per esperienza personale hanno il valore di risposta affermativa.

Sette persone; tre mesi di campeggio annuale, parte al mare, parte in alta montagna: costo dell'attrezzatura circa L. 8000; valore locativo ipotetico L. 3000 per la stagione di tre mesi. Dopo tre anni, o meglio tre campeggi stagionali, il materiale, usato e riposto razionalmente, trovasi ancora in ottimo stato e valido per almeno altri cinque anni, e

LA CAMERA DA LETTO.

questo per quanto riguarda le parti più deteriorabili, come ad esempio i teli esterni; per un tempo assai più lungo, invece, le altre parti dell'attrezzatura.

Ammortizzata così la spesa di acquisto, l'alloggio per la villeggiatura annuale sarà gratuito, meno la spesa di trasporto.

Vediamo come dev'essere costituita una razionale attrezzatura del campeggio familiare. Le villette smontabili di legno o altro materiale esposto nei reparti sportivi di qualche fiera campionaria risponderebbero senza dubbio allo scopo; ma – a parer nostro – sono da escludersi, in via di massima, per il loro costo elevatissimo, che si avvicina a quello di modeste casette in muratura. Inoltre, omettiamo la forte spesa di trasporto, le esigenze di piazzamento e l'ingombro del materiale da riporre, a campagna finita. Bisogna, quindi, accontentarsi della casa di tela. Anziché una serie di piccole tende,

come si usa nei campeggi collettivi, si adatterà meglio allo scopo una tenda tipo casetta, cioè a pareti diritte, suddivisa opportunamente in varie camerette di almeno m. 2,50 × 2,50, capaci di due lettini e intercomunicanti con porticine a tenda scorrevole. Sul davanti dovrà aprirsi un'ampia veranda e il primo ambiente interno, pure ampio, servirà da sala di ritrovo e da pranzo, quando le condizioni stagionali non permettono la permanenza in veranda. L'interno della tenda dovrà essere protetto da una buona interfodera, il tetto munito di sopratetto bianco, con relativi aereatori; in terra, un pavimento di grosso tessuto impermeabile ad orlo rialzato garantirà all'interno della casetta una chiusura perfetta.

La cucina sarà opportuno collocarla in una tenda a parte, per ragioni di sicurezza, per comodità di servizio e per disimpegno. Dovendo avere questa tenda dimensioni di almeno m. 2,75 × 2,75, vi si potrà ricavare una cameretta da letto per la persona di servizio. Se nella tenda principale non resta libera nessuna stanza, occorre una terza tenda di poca pretesa e di qualsiasi tipo ad uso magazzino e ripostiglio.

Ad una certa distanza dal campo, possibilmente in luogo poco in vista, si renderà necessaria una piccola tenda-gabinetto.

L'arredamento sarà composto esclusivamente di mobili pieghevoli o smontabili (lettini, tavole, sedie, sgabelli, portacatini, scaffali, ecc.). Molto pratico qualche baule ad uso cassettone, per tenere in ordine biancheria e vestiario.

In cucina si dovrà disporre di un capace scaffale per le stoviglie, e un reparto di esso protetto da rete sarà destinato ai commestibili.

La scelta del tipo di fornello è molto importante. Da bandirsi quelli a petrolio, benzina e alcole, tutti pericolosissimi. Troviamo, invece, molto pratico un tipo di fornello a carbone dolce, « La Cappuccina », con acqua circolante all'intorno e con presa a rubinetto; assai economico.

Anche i fornelli a *Liquigas* in bombole, degli stabilimenti di Marghera, sono buonissimi, anche perché il *Liquigas* dà pure la luce a reticella incandescente. Una piccola ghiacciaia, con la relativa cassa custodia da viaggio, specie pel soggiorno a bassa quota, è indispensabile alla conservazione di cibi e bevande.

Per il trasporto, tutto sarà raccolto in casse di varie dimensioni, secondo il contenuto, che si elencherà in un cartoncino fissato nell'interno del coperchio di ciascuna cassa, ad evitare confusione.

Ogni cassa sarà ben visibilmente numerata all'esterno per il controllo in viaggio, e tanto il numero quanto l'elenco del contenuto di ciascuna cassa verranno annotati in una rubrica, per potere, al momento dell'impianto, riconoscere senza incertezze la collocazione di ogni oggetto. I pali e i materassi essendo assai ingombranti e poco deteriorabili, invece di metterli in casse di grandezza esagerata, sarà meglio imballarli convenientemente. Le minuterie (come viti, ganci, dadi, occhielli, ecc.) si dovranno raccogliere in scatole a vari reparti, per impedire che si smarriscano e per facilitarne la cernita.

Insomma, l'ordine più scrupoloso facilita le varie operazioni; poiché un solo anello mancante può causare perdita di tempo... e di pazienza.

Sarà bene che il capo famiglia, pur disponendo di qualche operaio, abitui i figliuoli a cooperare ai la-

vori di montaggio e smontaggio, distribuendo con accorgimento le mansioni fra loro secondo le attitudini. Sarà per essi una piacevole palestra di addestramento, che potrà tornare utile nella vita.

Il trasporto dell'attrezzatura, che per una famiglia di sei ad otto persone può aggirarsi sui 10-12 quintali di peso, per chi non dispone di un autocarro proprio sarà fatto col sistema più economico, che è quello di servirsi degli autocorrieri, pagando in ragione di quintale-chilometro. Un trasporto ordinato apposta riesce sempre costoso; perciò, nella scelta del luogo di campeggio sarà bene tener presenti le zone attraversate da servizi di autotrasporto.

Senza dubbio, la montagna sopra i mille metri e non oltre i duemila è la zona migliore, perché, oltre ai pregi del clima, offre la possibilità di trovare, alla periferia dei boschi, prati pianeggianti o costellati di gruppi di conifere, in proprietà demaniale e quindi immuni quasi sempre da vincoli di permessi e tasse di posteggio. A meno che il campo non sia locato a quota molto elevata, non dovrà mai essere esposto in pieno sole, senza, cioè, che, magari da un lato, abbia la protezione dell'ombra. Al mare, non accamparsi su arenili, bensì nell'immediato retroterra, in radure di pinete, frequenti presso i litorali. Disponendo di un'automobile, che è certamente l'ideale complemento dell'attrezzatura di campeggio, è necessario che il campo sia accessibile alla vettura, per poterla collocare presso l'attendamento, ricoperta di un telo impermeabile non aderente alla carrozzeria, per non sciuparne la vernice.

Una fonte di acqua potabile a breve distanza è indispensabile alla vita del campeggio. Le immediate vicinanze dei centri climatici sono da preferirsi, perché offrono svago e qualunque possibilità di soggiorno e rifornimento. Infine, tornerà gradito sapere che recenti disposizioni stabiliscono l'esenzione dei campeggi dalla imposta di soggiorno, spesa non indifferente che grava sul bilancio di villeggiatura.

ALFREDO ALEOTTI

Il Campeggio "Gran Paradiso - Cogne": 19 luglio - 22 agosto

Il 19 luglio, a Valmiana presso Valnontey, nel Parco Nazionale del Gran Paradiso, si inaugurerà il XVIII Campeggio della C.T.I.: quota 1800 metri; accesso da un'ottima carrettabile (5 km. circa), che sale in lieve pendio da Cogne.

La località scelta corrisponde pienamente ai requisiti che distinguono, da tanti anni ormai, i nostri Campeggi: piena e sana libertà in una parentesi di vita rigeneratrice, lontana dalle abitudini restrittive dei grandi centri; luogo appartato, eppure non isolato, perché agevolmente collegato a Cogne, stazione di villeggiatura fra le più belle e frequentate della Valle d'Aosta; ubicazione ideale per le possibilità di accesso alle vette circostanti. Si aggiungano la ricchezza delle foreste che circondano il prato ove sorgeranno le tende, l'abbondanza di fresche acque sorgive, e infine la proverbiale serenità del cielo in Val d'Aosta, che nei mesi estivi segna il minimo di nebulosità.

Passeggiate, gite, traversate, ascensioni, escursioni automobilistiche si offriranno a tutti, in uno dei più grandiosi e bei settori delle nostre Alpi.

Il programma del Campeggio, che si svolgerà in tre turni di 10 giorni ciascuno, viene inviato gratis ai Soci che lo richiedono.

I posti sono limitati a 150 per ogni turno; il centinaio di Soci che l'anno scorso non fecero in tempo ad iscriversi si affrettino, quindi, ad inviarci la loro adesione.

I turno: 19-29 luglio.
II turno: 31 luglio-10 agosto.
III turno: 12-22 agosto.

Quota di partecipazione per ogni turno L. 360. Riduzione ferroviaria del 70% per accedere ad Aosta. Autoservizi speciali da Aosta e da Milano per il Campeggio.

Escursione nel Lazio: 10 - 17 settembre

L'annunzio dato di questa nuova Escursione, che si inserisce nella serie di visite diligenti promosse dal nostro Sodalizio alle varie regioni d'Italia, ha destato un vivissimo interessamento fra i Soci, molti dei quali ci chiedono notizie sull'itinerario.

Lo riassumiamo qui nelle sue linee essenziali:

10 Settembre – *Roma*. Partenza per *Bracciano* (visita al Castello Orsini) *Tolfa*, *Civitavecchia* (colazione). Proseguimento per *Tarquinia* (visita della Città e zona archeologica), *Viterbo*.

11 Settembre – *Viterbo* (visita). Nel pomeriggio, giro del Lago di Bolsena e visite a *Montefiascone*, *Bolsena*, *Tuscania*.

12 Settembre – Da *Viterbo* per la via Cimina (lago di Vico) a *Caprarola* (visita del Palazzo Farnese), *Sutri*, *Nepi*, *Civita Castellana* (colazione). Nel pomeriggio, per il Ponte Felice e i monti della Sabina a *Rieti* (visita).

13 Settembre – Da *Rieti* al *Terminillo*. Nel pomeriggio, per *Poggio Moiano*, *Orvinio*, *Licenza*, *Vicovaro*, a *Tivoli*, *Guidonia*, *Roma*.

14 Settembre – Da *Roma* a *Palestrina* (visita), *Subiaco* (visita e colazione). Nel pomeriggio, per i *Piani* di *Arcinazzo*, ad *Anagni* (visita), *Fiuggi*.

15 Settembre – Da *Fiuggi* ad *Alatri* (visita), *Veroli*, *Abbazia di Casamari* (visita), *Arpino* (visita e colazione). Nel pomeriggio, per *Fontana Liri*, a *Cassino* (visita all'Abbazia di *Montecassino*) e, per i Monti Aurunci, a *Formia*.

16 Settembre – Da *Formia* a *Gaeta* (visita), *Fondi*, *Terracina*, *S. Felice al Circeo*, *Sabaudia* (colazione, visita). Nel pomeriggio, attraverso la Bonifica, all'*Abbadia di Fossanova* (visita), *Pontinia*, *Littoria* (visita), *Nettuno*, *Anzio*.

17 Settembre – Da *Anzio* all'*Abbadia di Valvisciola*, *Ninfa* (visita), *Cori* (visita), *Velletri* (colazione). Nel pomeriggio, per la via dei Laghi (*Nemi* e *Albano*), a *Roma*.

Il programma particolareggiato del viaggio sarà pronto nella seconda quindicina del mese e verrà spedito a quanti lo richiedono. Per accedere a Roma vige la riduzione ferroviaria del 50%.

COMUNICAZIONI

Facilitazioni per il passaggio - via Lago di Garda - dei viaggiatori provenienti dall'estero muniti di biglietti ferroviari.

Recenti disposizioni sono state emanate dalle Ferrovie dello Stato, d'accordo con l'impresa di navigazione del Lago di Garda e con la Ferrovia Rovereto-Riva, per regolare, dal 1° luglio prossimo, i viaggi in deviazione attraverso il Lago di Garda, da parte dei viaggiatori provenienti dall'estero e già muniti di biglietti ferroviari.

La possibilità di tale deviazione è concessa ai viaggiatori muniti di biglietti:

di andata-ritorno per manifestazioni;
di andata-ritorno per stranieri;
di nozze;
circolari e ad itinerario combinabile.

Deve però trattarsi di viaggiatori, stranieri o italiani, *residenti* all'estero, nell'Africa Italiana o nei possedimenti italiani.

Per il percorso della ferrovia secondaria e il percorso lacuale si applicano in più i seguenti prezzi:

per viaggi di corsa semplice:
in 1ª e 2ª classe . . . L. 10
in 3ª classe . . . . . . » 7,50

per viaggi di andata-ritorno:
in 1ª e 2ª classe . . . . . L. 16
in 3ª classe . . . . » 12

Speciali facilitazioni per i viaggi di nozze dei provenienti dalla Germania.

Per gli sposi germanici in viaggio di nozze in Italia, i quali usufruiscono delle relative agevolazioni ferroviarie (concessione speciale XX), il termine per poter iniziare la partenza dalla data delle nozze è stato elevato da 15 a 30 giorni.

A proposito delle riduzioni estivo-autunnali.

Qualche lettore ci domanda perché le F. S. stabiliscono una durata diversa per le facilitazioni estivo-autunnali: *due* mesi per i viaggi a stazioni climatiche e *tre* mesi per i viaggi a stazioni termali e balneari. La limitazione di due mesi per le prime dipende dal fatto che la maggior parte delle stazioni climatiche già gode, durante la stagione invernale, di altri due mesi di riduzioni per sport invernali e che, per precise disposizioni di legge, non è consentito cumulare più di quattro mesi all'anno di riduzioni per ciascuna località.

Riduzioni ferroviarie per Postumia Grotte.

È entrata in vigore la riduzione del 50 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno a favore dei viaggiatori che da qualsiasi Stazione del Regno intendono recarsi a Postumia per la visita delle Grotte. La riduzione di cui sopra sarà concessa a tutto il 30 settembre. I biglietti festivi di andata e ritorno per gruppi di almeno 5 persone, acquistati in una stazione posta nel raggio di 500 km. da Postumia Grotte, dànno diritto al 70% di riduzione.

Riduzioni per coloro che si servono della ferrovia per sgomberi e trasferimenti?

Una delle forme di concorrenza dell'automobile alla ferrovia, che ha preso maggior sviluppo in questi ultimi anni, concerne i trasferimenti di masserizie, per sgomberi, da città a città. Si comprende facilmente che i notevoli vantaggi pratici – più che la convenienza di prezzo – che presenta il servizio diretto, da porta a porta, a mezzo di camion, siano stati subito molto apprezzati dal pubblico... Ma le ferrovie si difendono per conservare il traffico.

Le ferrovie inglesi, oltre ad applicare una tariffa specialmente ridotta per questi trasporti di masserizie, concedono una riduzione del 33% al proprietario, ai suoi familiari e ai domestici, ed in più si occupano... dello sgombero dei mobili e del trasporto fino alla stazione di partenza, nonché della sistemazione in casa, a destino. Le facilitazioni sono concesse indipendentemente dal fatto che ferroviariamente le masserizie siano trasportate in carri ordinari o in casse mobili (*containers*).

Non tutte le amministrazioni ferroviarie si spingono così lontano come quelle britanniche, per questo genere di trasporti (salvo le ferrovie lettoni, di cui parleremo appresso). Troviamo tuttavia che accordano facilitazioni le seguenti ferrovie:

Ferrovie francesi: riduzione del 50% al proprietario delle masserizie, alle persone di sua famiglia e ai domestici; viaggio gratuito di andata-ritorno in

3ª classe all'incaricato dello sgombero delle masserizie e che le accompagna.

Ferrovie belghe: viaggio gratuito di andata-ritorno all'incaricato dello sgombero delle masserizie e che le accompagna.

Le ferrovie lettoni – cui abbiamo accennato – oltre a concedere la riduzione del 50 %, in caso di trasferimento, ai lavoratori agricoli, alle loro famiglie, nonché al loro mobilio, in casi speciali di trasferimenti di operai padri di famiglia al luogo di lavoro o per ritornarne concedono addirittura il trasporto gratuito. Come si vede, le facilitazioni delle ferrovie lettoni hanno carattere particolare, inspirato a considerazioni sociali, mentre quelle delle ferrovie belghe, francesi ed inglesi hanno carattere più generale.

Di recente, nell'intendimento di favorire questi trasporti per ferrovia anche nel servizio internazionale, il problema è stato posto allo studio dell'Unione Internazionale delle Ferrovie.

Sappiamo poi che varie ferrovie europee stanno già esaminando, per conto loro, la possibilità di introdurre provvidenze analoghe a quelle sopra ricordate.

L'Ufficio delle Informazioni alla stazione di Milano.

Il servizio d'informazioni alla stazione di Milano Centrale già funzionava da molto tempo, ma l'impianto del nuovo ufficio è relativamente recente. Possiamo constatare con piacere che esso soddisfa tutte le esigenze pratiche, in quanto l'ufficio corrisponde tanto col pubblico che si trova all'interno, quanto con quello che si trova all'esterno della stazione. Anche gli impianti telefonici – separati dal banco – per il servizio di informazioni telefoniche sono stati sistemati con molto criterio.

Ci auguriamo che questi servizi d'informazioni, i quali hanno dimostrato di essere molto apprezzati dal pubblico, vadano sempre più diffondendosi.

Servizi della Posta Militare in Albania.

Nei rapporti da e per gli uffici di Posta Militare in Albania sono attivati i seguenti servizi, tutti con la tariffa interna:

Corrispondenza ordinaria: senza limitazioni, esclusi gli espressi dal Paese alla Posta Militare Albania;

Campioni senza valore: ammessi con riguardo alle restrizioni doganali vigenti;

Corrispondenza raccomandata: senza limitazioni;

Assicurate: limitate a quelle del servizio postale, a quelle provenienti dall'estero ed a quelle ufficiose spedite dai Corpi militari della Posta Militare, contenenti piccoli oggetti di valore appartenenti a militari morti o dispersi;

Stampe periodiche e giornali spediti in abbonamento da editori: ammessi, con esclusione delle stampe di seconda mano;

Pacchi postali: limitati a quelli ordinari dal Paese a Posta Militare, contenenti indumenti, tabacco e oggetti di uso personale, del peso massimo di kg. 5, ed a quelli restituiti ai mittenti per impossibilità di recapito ai destinatari;

Vaglia postali: ammessi col limite di L. 50 per le provenienze dal Paese. Esclusi i vaglia telegrafici;

Risparmi: senza limitazioni, esclusi i servizi accessori (acquisto, vendita, conversione in depositi della Cassa Depositi e Prestiti).

ARROTONDARE GLI SPIGOLI

Si fa presto a dire: « occhio agli spigoli », ma gli è un po' come raccomandare ad un soldato in guerra di evitare le palle, o ad un ubriacone di filar dritto senza capitomboli. Non c'è nulla da fare se non affidarsi alla Provvidenza. Meglio assai toglier di mezzo la causa e cioè abolire la guerra e chiudere in massa le osterie come tentarono di fare, con poco giudizio e minor fortuna, Ginevra e l'America.

Per quanto riguarda gli spigoli ci vorrebbe un rimedio radicale, quello di abolirli, ma sembra che la proposta non sia troppo pratica. Come fare, ad esempio, con certe magre donnine di nostra conoscenza, tutte angoli e nervi, tipo suffragette? Sottometterle ad un'intensa cura ricostituente, dar loro marito? Gravi problemi inver...

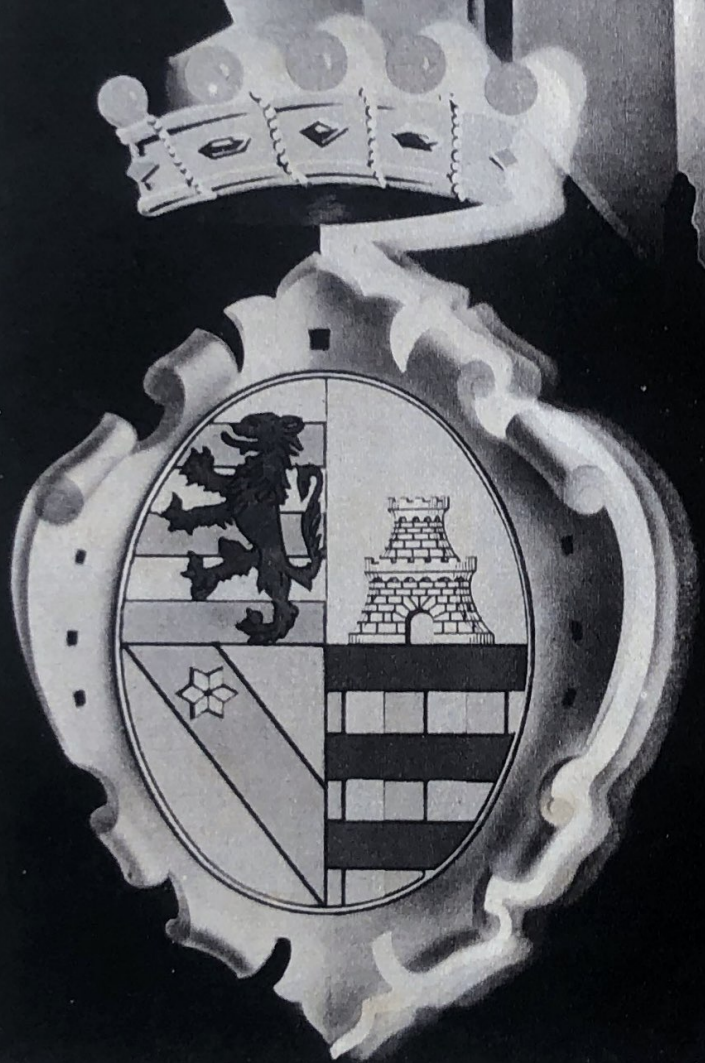
Più facile arrotondare gli spigoli delle case, come tende a fare l'architettura moderna in vista, non tanto forse dell'estetica, quanto per gli incidenti stradali che hanno piuttosto tendenza ad aumentare, ora che le donne non si contentano più di guidare — senza averne l'aria — gli uomini, ma vogliono guidare anche l'automobile.

Un bello spirito aveva lanciato l'idea di rendere obbligatorio il rosso fuoco come colore delle macchine guidate da mani femminili,

o dolci mani,
mansuete e pure...

ma l'idea parve poco cavalleresca e fu respinta a ragione. Del resto potevano averne forse vantaggio gli uomini che sanno scansarsi, non gli spigoli che stanno fermi.

Per il bene di tutti arrotondiamo dunque gli spigoli, smussiamo le punte aguzze, mettiamo dolcezza nelle cose e zucchero nella nostra alimentazione. Guardate

come sono felici i bimbi che nel latte materno trovano tutto lo zucchero che loro occorre (circa 67 per cento di sostanza secca) per crescere fiorenti; guardate la nostra bella gioventù, i nostri atleti ora che vivono all'aria aperta, fanno dello sport, si nutrono razionalmente. E passando in un altro campo, guardate gli splendidi risultati dell'allevamento del bestiame a base di foraggi melassati! Cresce ogni anno il consumo dello zucchero ed è gran bene: facciamolo crescere ancora per la salute fisica dei singoli e della razza!

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 7 LUGLIO 1939 - XVII E. F.

PANORAMI AUTARCHICI

I COMBUSTIBILI LIQUIDI

Al movimento che tende a rendere autarchica la nostra economia non può e non deve sottrarsi alcun settore della vita nazionale: troviamo perciò in linea, insieme con gli altri, in un fervore di opere e di iniziative recentissime, anche il settore dei combustibili liquidi, *di cui purtroppo la natura è apparsa, fino ad oggi, particolarmente avara verso il nostro Paese. Dei combustibili solidi già si è parlato in un precedente articolo. Nelle pagine che seguono Virgilio Dagnino presenta ai Lettori una ricostruzione (più che una rassegna) dei moventi e degli atteggiamenti della nostra politica autarchica, intesa ad esplorare anzitutto il sottosuolo nazionale e ad accaparrarci zone di sfruttamento petrolifero all'estero (come è ben noto, la zona più importante è costituita dal territorio albanese, ormai unito alle fortune d'Italia), grazie a una politica intesa, inoltre, a cercare sostituti e a sviluppare o creare non solo i mezzi di trasporto del petrolio grezzo, ma anche industrie potenti e coraggiose per la successiva elaborazione e trasformazione di esso. I Lettori vedranno come a siffatta opera costruttiva partecipino attivamente e con nobile sforzo le diverse regioni d'Italia.*

Lo sviluppo continuo della motorizzazione in terra, in mare e in cielo e l'estendersi delle sue applicazioni a tutti i settori dell'attività civile, industriale e militare, hanno posto il problema dei carburanti, e dei combustibili liquidi in genere, tra quelli che il pubblico segue col maggior interesse e che i Governi si sforzano di risolvere con la maggior sollecitudine.

Come è noto, per ciò che concerne l'Italia questo problema si presentava di soluzione particolarmente difficile, e lo stesso Capo del Governo, nel suo discorso del Campidoglio, non esitò, circa tre anni or sono, a definire i combustibili liquidi come « il lato più negativo » delle nostre possibilità autarchiche.

Anche in questo campo, tuttavia, malgrado le enormi difficoltà che si sono dovute superare, sono stati realizzati progressi veramente straordinari e tali da poter consentire di guardare con la massima fiducia al prossimo raggiungimento di risultati ancor più importanti e decisivi.

I capisaldi della politica dello Stato, che si è valso largamente della collaborazione efficientissima di organizzazioni industriali preesistenti o create allo scopo, sono stati i seguenti:

1) *Nel campo minerario:* esplorazione del sottosuolo nazionale e imperiale, per la ricerca di sorgenti di petrolio grezzo e di gas naturali.

2) *Nel campo della politica estera:* partecipazione ad imprese controllanti campi petroliferi all'estero.

3) *Nel campo dell'industria e dei trasporti:* creazione di una attrezzatura petrolifera nazionale costituita da raffinerie, depositi costieri e interni, navi petroliere, vagoni cisterna, ecc.; provvedimenti legislativi per favorire la lavorazione di petroli grezzi, olii di rocce asfaltiche, catrami di lignite, ecc., col processo di idrogenazione in produzione di benzina.

4) *Nel campo dei succedanei del petrolio naturale:* agevolazioni fiscali per favorire l'impiego di alcool metilico ed etilico, gas naturali, carbonella e legna per gasogeni, ecc.

L'indirizzo fondamentale delle ricerche petrolifere effettuate in Italia a cura dell'A.G.I.P. non è stato quello di sfruttare a scopo di lucro qualche modesto giacimento, ma bensì di accertare se nel sottosuolo italiano esistono o no giacimenti di notevole importanza.

I risultati finora raggiunti non sono ancora di natura tale da poter considerare risolto il

(1) Ved. ne « Le Vie d'Italia » i seguenti articoli: *Panorami autarchici*, gennaio 1939; *L'agricoltura*, febbraio 1939; *I settori della produzione agricola*, marzo 1939; *L'industria mineraria*, aprile 1939; *Consuntivo di produzione per la chimica*, giugno 1939.

RISERVE DI COMBUSTIBILI E RAFFINERIE DI PETROLIO ESISTENTI IN ITALIA.

problema né in senso negativo, né in senso positivo. In alcune zone si sono tuttavia riscontrate condizioni geologiche tali da rendere consigliabile il proseguimento delle ricerche a profondità di circa 3000 metri

Nelle Colonie e nell'Impero accurate esplorazioni sono in corso sia in Libia che nell'A.O.I., e accertamenti degni di attenzione sono stati effettuati nell'isola Grande Dahlac, di fronte a Massaua.

Per quanto concerne la partecipazione allo sfruttamento dei giacimenti esteri, ricordiamo il controllo della PRAHOVA di Bucarest da parte dell'AGIP, e l'ingerenza, sempre per tramite di quest'ultima, nei campi petroliferi iraquiani, dapprima sotto forma di partecipazione azionaria, e poi sotto forma di un impegno di fornitura a condizioni vantaggiose.

I risultati più importanti, comunque, si sono ottenuti in Albania, dove, per volere del Governo, fin dal 1925 sono state eseguite, da parte dell'AIPA, lunghe ricerche che hanno portato alla individuazione del bacino petrolifero del Devoli, le cui riserve sono valutate a 10-12 milioni di tonn. di petrolio.

Lo sfruttamento di questo campo petrolifero fu iniziato nel secondo semestre del 1935, e a tutto il 1938 sono stati perforati circa 450 pozzi, con una produzione che ha raggiunto le 130.000 tonnellate nel 1938 e che dovrebbe gradatamente essere portata a tonnellate 300.000. È da tener presente inoltre che, grazie ai nuovi più intimi rapporti stabiliti di recente tra Italia e Albania, altre zone petrolifere, oltre a quella del Devoli, potranno probabilmente essere individuate e successivamente poste in sfruttamento.

La disponibilità del petrolio grezzo, così come esso viene estratto dalle viscere della terra, non rappresenta tuttavia che la fase iniziale dell'industria petrolifera, dovendo tale petrolio grezzo essere lavorato nelle raffinerie e trasformato in benzina avio, benzina auto, petrolio agricolo, petrolio da illuminazione, gasolio per motori Diesel, nafta combustibile per caldaie, lubrificanti, paraffine, coke di petrolio, ecc.

In questo settore dell'industria trasformatrice i risultati conseguiti negli ultimi anni sono stati di grandissima importanza, e tali da rendere l'Italia pressoché del tutto indipendente dall'estero. Dieci anni or sono la produzione delle nostre modeste raffinerie era di poche decine di migliaia di tonnellate di prodotti finiti, mentre oggi la potenzialità dei nostri modernissimi impianti, situati lungo tutta la Penisola, è di circa due milioni di tonnellate all'anno.

A tanto si è potuto arrivare mercè i potenti impulsi dello Stato fascista, che portarono alla costruzione o all'ampliamento degli impianti di Fiume, della Spezia, di Napoli, di Porto Marghera, di Trieste, e, da ultimo, ai due importantissimi impianti di idrogenazione costruiti dalla A.N.I.C. a Bari e a Livorno.

Questi ultimi meritano un cenno particolare, poiché al loro esercizio è legato il problema della migliore utilizzazione dei petroli albanesi e similari (che si possono acquistare sul mercato mondiale a basso prezzo), nonchè quello della utilizzazione dei catrami di lignite e degli olii di rocce asfaltiche.

È necessario, infatti, tener presente che, se i petroli albanesi costituiscono per noi una materia prima molto preziosa, tuttavia, essendo a base asfaltica e ricchi di zolfo, se trattati con normali procedimenti di distillazione e piroscis-

sione dànno una resa in benzina che è di circa il 35%; il carburante ottenuto, inoltre, conserva caratteristiche tali da non essere adatto per l'aviazione.

Un doppio ordine di problemi doveva, pertanto, essere affrontato e risolto: ottenere dal grezzo albanese, con nuovi moderni procedimenti, il massimo di benzina, e della migliore qualità, per far fronte alle severe esigenze dei moderni motori sovracompressi.

In seguito a studi e a prove sperimentali effettuate presso l'Istituto di Chimica Industriale di Milano, e presso il Laboratorio di Novara della «Montecatini», sotto la guida dell'ing. Giacomo Fauser, si pervenne alla conclusione che, trattando i petroli albanesi col processo di idrogenazione, potevano conseguirsi rendimenti dell'ordine dell' 80% in benzina, ed inoltre il prodotto, completamente esente da zolfo, poteva competere con le più pregiate benzine di importazione.

La situazione creatasi in seguito alle sanzioni non poteva che accelerare il passaggio dalla fase sperimentale a quella industriale; ed infatti, nel 1936 venne costituita, con la partecipazione dello Stato e della «Montecatini», l'*Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili*, col programma di costruire a Bari e a Livorno due impianti capaci di produrre 240.000 tonnellate annue di benzina, pari a metà del fabbisogno italiano.

Nel breve giro di due anni i suddetti impianti, che costituiscono vere città industriali, sono stati ultimati e posti in esercizio, e recentemente il Sottosegretario di Stato all'Aeronautica gen. Valle ha potuto dichiarare alla Camera che oramai le ali d'Italia hanno assicurato il rifornimento del carburante ad esse necessario.

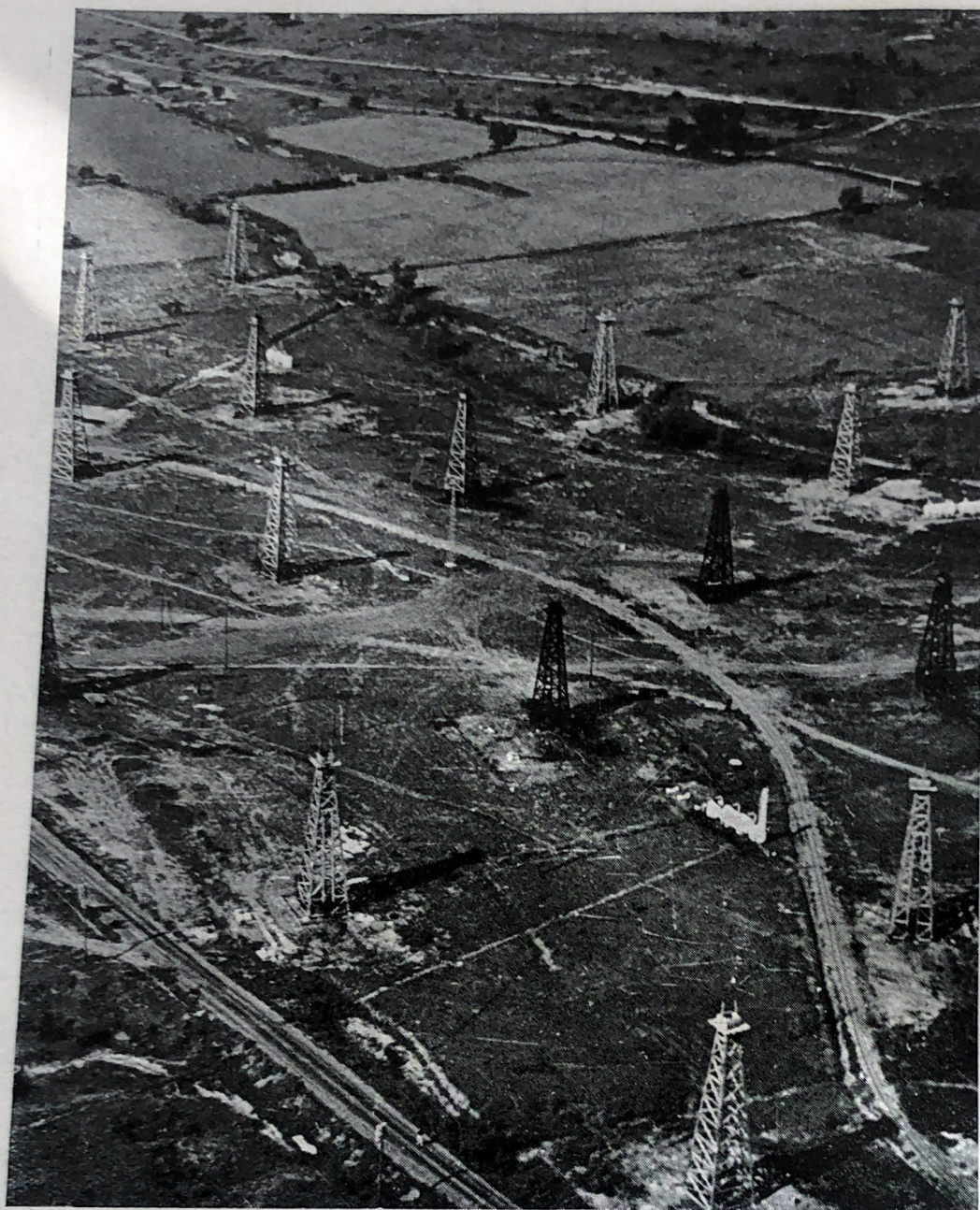
Come saranno alimentati tali impianti? Anzitutto, come si è fatto cenno, col petrolio albanese convogliato dai campi del Devoli a Valona mediante un oleodotto lungo circa 75 km., e trasportato poi via mare prevalentemente a Bari ed al caso anche a Livorno. Inoltre, gli impianti di idrogenazione di Bari e di Livorno possono essere messi in condizione di trasformare in benzina i catrami e gli olii ricavabili rispettivamente dalle nostre ligniti e dalle nostre rocce asfaltiche.

È noto, infatti, che recenti accertamenti hanno largamente migliorato le valutazioni del patrimonio carbonifero e lignitifero italiano, considerato attualmente dell'ordine di grandezza di un miliardo di tonnellate. Una parte di tale patrimonio, e specialmente i carboni dell'Istria e della Sardegna, potrà essere usata direttamente in sostituzione dei carboni di importazione; una parte, invece, che si presenta di più difficile utilizzazione diretta, potrà essere trattata sul posto col processo di distillazione in produzione di un semicoke (utilizzabile in centrali termoelettriche, ecc.) e di un catrame, che costituisce un'ottima materia prima da idrogenare per ottenere benzina.

Allo stato attuale della tecnica, la costruzione e l'esercizio di tali impianti di distillazione presenta un onere economico che non sarebbe cor-

RAFFINERIE ITALIANE DI PETROLIO

SOCIETÀ	Località degli impianti	Tipo degli impianti	Capacità di lavorazione (tonn./anno di materia prima)
Azienda Generale Italiana Petroli (A.G.I.P.) - Roma	Porto Marghera	Distillazione e piroscissione	400.000
Raffineria Olii Minerali S. A. (ROMSA) - Fiume	Fiume	Distillazione, piroscissione e impianto lubrificanti	120.000
Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (A.N.I.C.) - Roma	Bari e Livorno	Distillaz., piroscissione, idrogenaz. e impianto lubrificanti (in costr.)	600.000
Soc. Raffineria di Napoli - Roma	Napoli	Distillazione, piroscissione e impianto lubrificanti	250.000
Società Italo-Americana del Petrolio - Genova	Trieste	Distillazione	80.000
Petrolifera Italiana - Parma	Fornovo Taro	Distillazione	20.000
Società per l'Industria Italiana del Petrolio - Genova	Spezia	Piroscissione	180.000
Società Aquila	Trieste	Distillazione e impianto lubrificanti	350.000
Medie e piccole Raffinerie	—	Distillazione	300.000

La capacità riferita alla materia prima da trattare costituisce naturalmente un indice incompleto, in quanto il rendimento in prodotti pregiati è più elevato nel caso di impianti dotati di reparti di piroscissione e specialmente di reparti di idrogenazione. I dati di cui sopra rappresentano inoltre una valutazione approssimativa.

A.I.P.A. (ALBANIA) – VEDUTA PARZIALE DEL CAMPO PETROLIFERO DEL DEVOLI.

(Fot. A.N.I.C.)

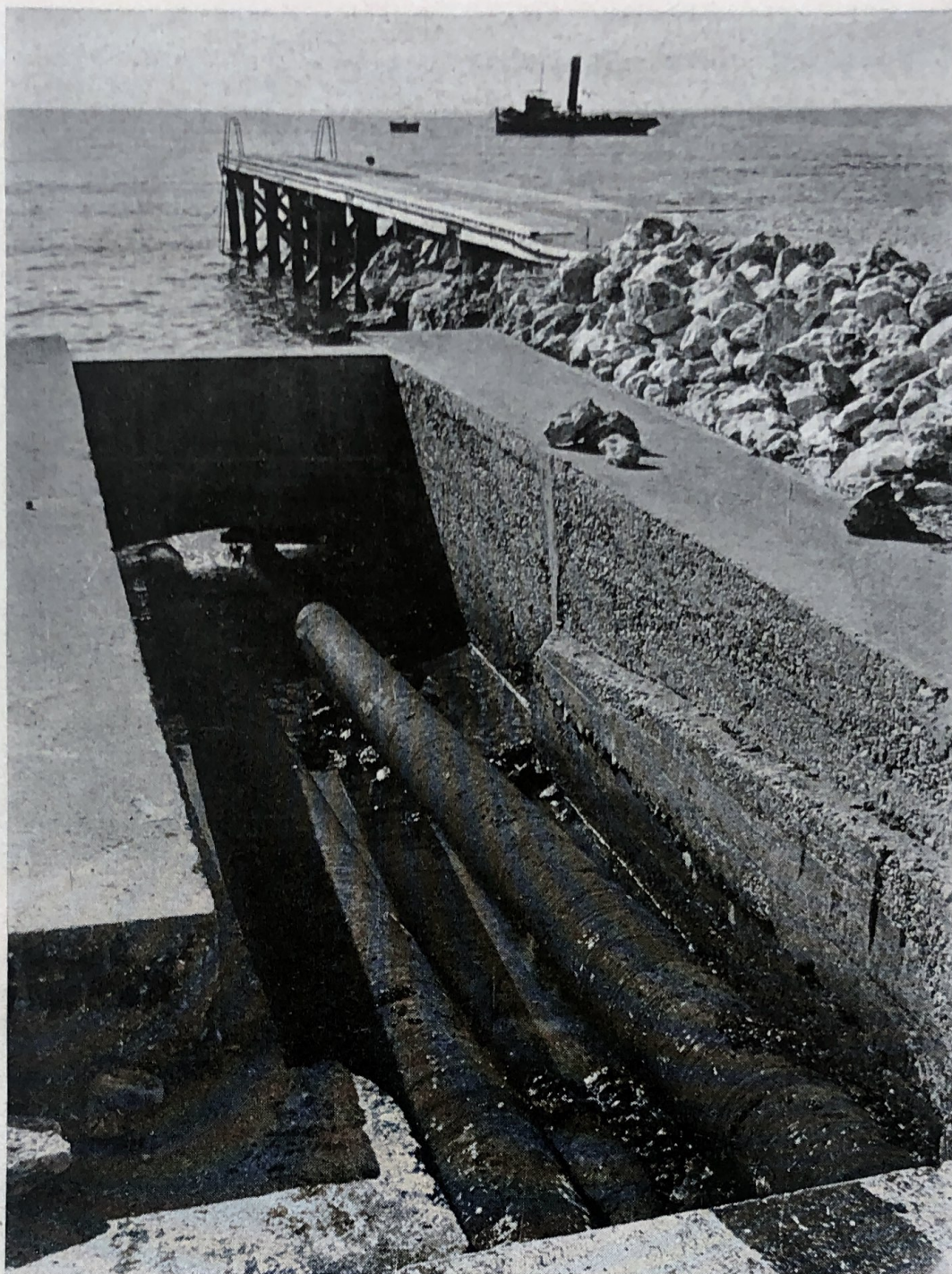
retto nascondere. Comunque, la necessità di utilizzare al massimo tutte le risorse del paese e i progressi ulteriori che la tecnica compirà anche in questo campo, non potranno mancare di condurre a iniziative e a risultati che contribuiranno al raggiungimento di quelle finalità di autonomia e di sicurezza nazionale, verso le quali è oggi avviato il popolo italiano.

Analoghe considerazioni valgono per i giacimenti di rocce asfaltiche e di scisti bituminosi, di cui siamo ricchi specialmente in Sicilia, negli Abruzzi e nel Lazio, e dai quali, mediante distillazione o mediante trattamento con solventi, può essere ottenuto, nella misura media di circa il 6%, un olio grezzo che negli impianti di idrogenazione può essere successivamente trasformato in ottima benzina.

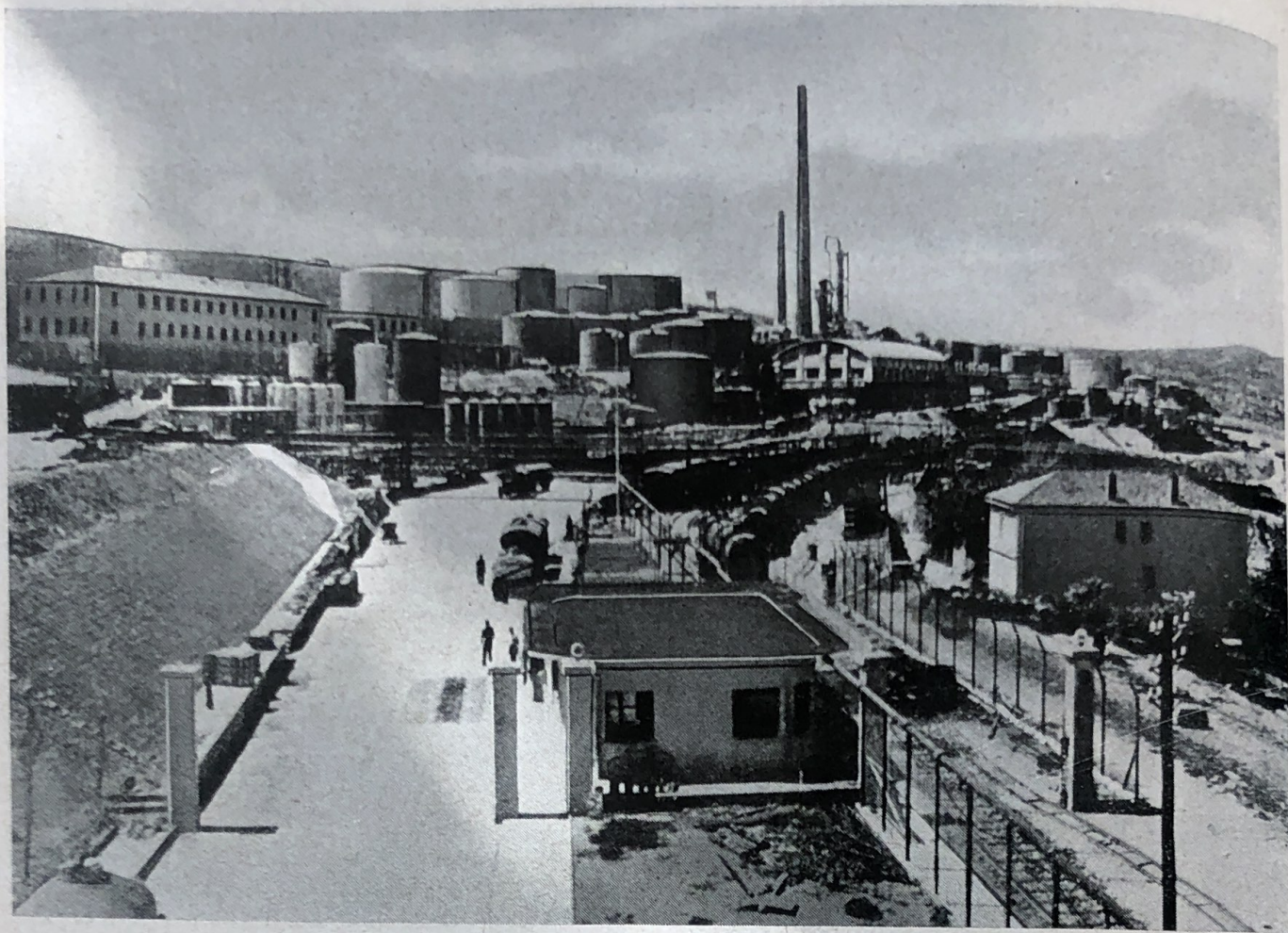
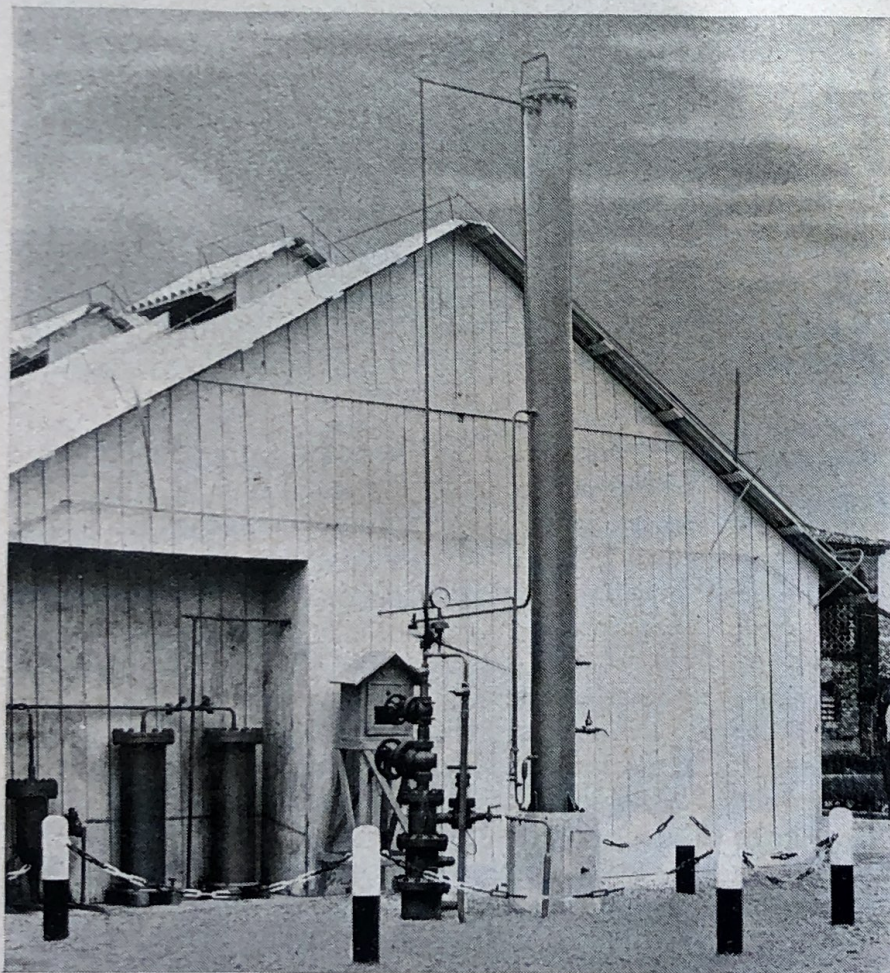
Esperimenti sul modo più economico per estrarre tali olii dalle rocce e dagli scisti sono in corso, su modesta scala industriale, in Sicilia e negli Abruzzi, ed i risultati raggiunti saranno certo ulteriormente perfezionati e portati a più ampie realizzazioni, coronando così la perseveranza dei tecnici e degli scienziati, che lavorano con fede per la valorizzazione di queste nostre risorse minerarie.

Dobbiamo, infine, ricordare il contributo dato al raggiungimento delle finalità autarchiche dall'alcool carburante, dai gas naturali e dai gasogeni a legna e a carbonella.

L'alcool etilico, ottenuto dalla distillazione delle bietole, delle melasse, dei vini di bassa gradazione, rappresenta finora l'apporto più ap-

A. I. P. A. (ALBANIA) – SBOCCO AL MARE DELL'OLEODOTTO DEVOLI-VALONA.

(Fot. A.N.I.C.)

prezzabile. Nel 1936 e nel 1937 sono stati messi a disposizione del consumo per la miscela con benzina circa 650.000 ettanidri per anno; nel 1938, le non favorevoli vicende stagionali hanno diminuito la disponibilità di bietole da trasformare in alcool. Adeguati provvedimenti sono, comunque, stati presi affinché l'alcool carburante aumenti il suo apporto al settore dei carburanti, ed a tale scopo sarà di notevole aiuto anche la coltura del sorgo, che si è iniziata in alcune zone. Tale pianta presenterebbe il vantaggio di poter essere conservata più a lungo delle bietole, e quindi, la capacità lavorativa delle distillerie potrebbe essere distribuita su di un più ampio periodo. I rendimenti in alcool per ettaro sarebbero, inoltre, più elevati che non nel caso di coltivazione di bietole, ed anche i terreni siccitosi del Mezzogiorno potrebbero essere destinati a tale coltura. I dati di cui si dispone al riguardo non possono, è vero, essere considerati come definitivi; ciò non esclude tuttavia la opportunità di portare a fondo, con la massima decisione, le iniziative in corso in questo settore, che interessa sia la nostra agricoltura, sia la nostra industria dei carburanti.

Perciò che concerne l'alcool metilico, ottenuto per sintesi ad alta pressione e temperatura dall'ossido di carbonio e dall'idrogeno, e di cui è noto l'impiego in miscele con benzina nei motori da corsa sovracompressi, la potenzialità complessiva degli impianti italiani (Sinigo della « Montecatini » e Nera Montoro della « Terni ») è di circa 25.000 tonn. annue: la produzione è però inferiore e, comunque, in parte destinata,

VEDUTA PANORAMICA DELLA RAFFINERIA DI OLII MINERALI «AQUILA» (TRIESTE).

A. G. I. P. (PODENZANO) – POZZO DI GAS NATURALE ATTREZZATO INDUSTRIALMENTE.

invece che ad uso carburante, per la preparazione della formaldeide necessaria alla industria delle materie plastiche, degli esplosivi, ecc.

In alcune regioni d'Italia, e specialmente nella zona emiliana dell'Appennino, sono note da tempo manifestazioni di gas naturali ricchi di metano. In questi ultimi anni si è pensato di intensificare gli sforzi tendenti alla valorizzazione delle fonti conosciute e di provvedere, in pari tempo, a ricercare e porre in esercizio nuove sorgenti.

In quest'ultimo campo merita particolare segnalazione l'attivazione, a cura dell'AGIP, del giacimento di Podenzano, valutato 200.000.000 metri cubi circa; giacimento la cui individuazione e messa in esercizio è stata effettuata seguendo i più moderni dettami della tecnica, e senza compromettere eventuali giacimenti di petrolio sottostanti.

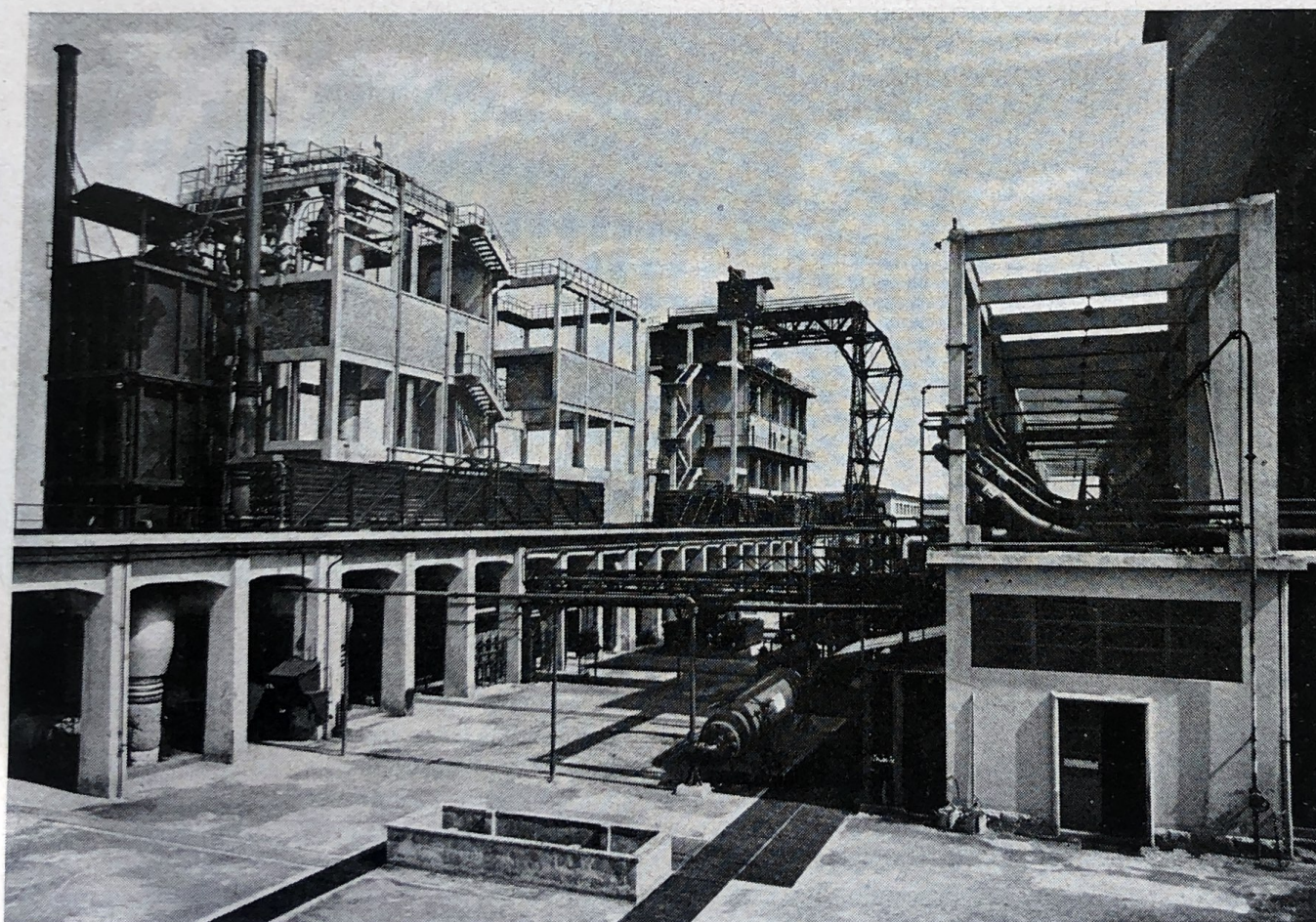
La produzione italiana del 1936 è stata di mc. 13.000.000,

quella del 1937 di mc. 15.000.000 ed infine nel 1938 si sono potuti raggiungere mc. 17.000.000, pari a circa altrettanti litri di benzina.

Non tutto questo gas è stato impiegato negli autotrasporti, essendo una larga frazione di esso consumata per usi domestici o per usi industriali in impianti fissi.

È noto, d'altra parte, che sul costo del gas naturale impiegato negli autotrasporti incide gravemente il costo della compressione e del trasporto delle bombole vuote e piene, per cui il problema della diffusione dell'impiego del metano è legato al problema metallurgico della costruzione di bombole leggere, nonché a provvedimenti di carattere tecnico-fiscale, tendenti ad agevolare il trasporto delle bombole stesse.

È infine da mettere nel massimo rilievo la necessità di unificare il tipo delle bombole e di stendere, attraverso le grandi linee di comunicazione, una rete di distributori capaci di as-

A. B. C. D. (RAGUSA) – FORNO «ROMA» PER LA DISTILLAZIONE DELLA ROCCIA ASFALTICA.

A. N. I. C. (BARI) – REPARTO IDROGENAZIONE.

sicurare alle autovetture azionate a metano la continuità del rifornimento.

Recentemente si è calcolato che sono in funzione in Italia circa 1000 veicoli a gas naturale, ma tale numero dovrà essere largamente aumentato in considerazione anche dell'apporto che alla produzione del metano potranno dare i gas di cokeria, come già si sta facendo a S. Giuseppe del Cairo, da parte della «Soc. Ammonia e Derivati».

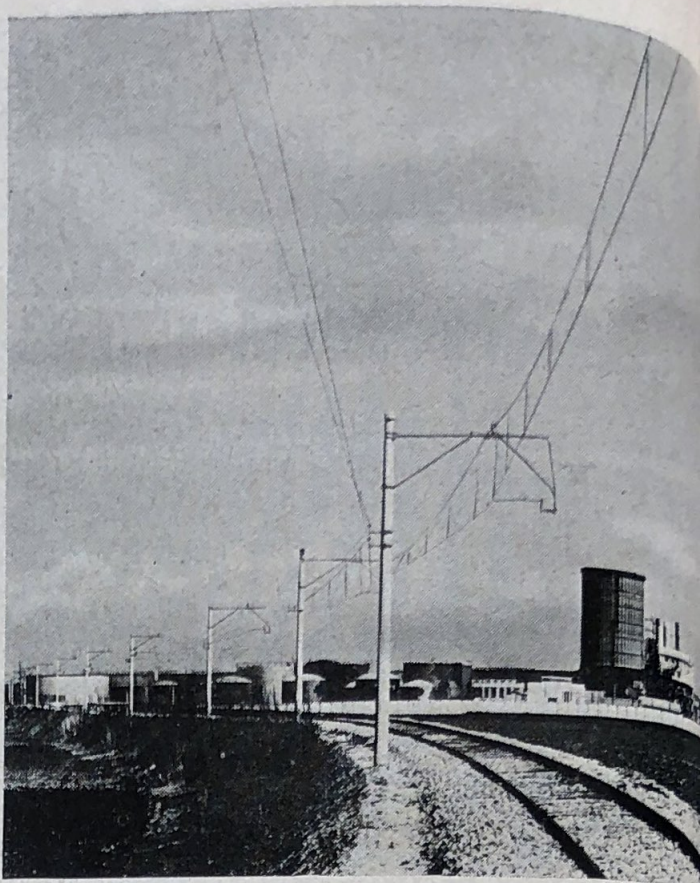
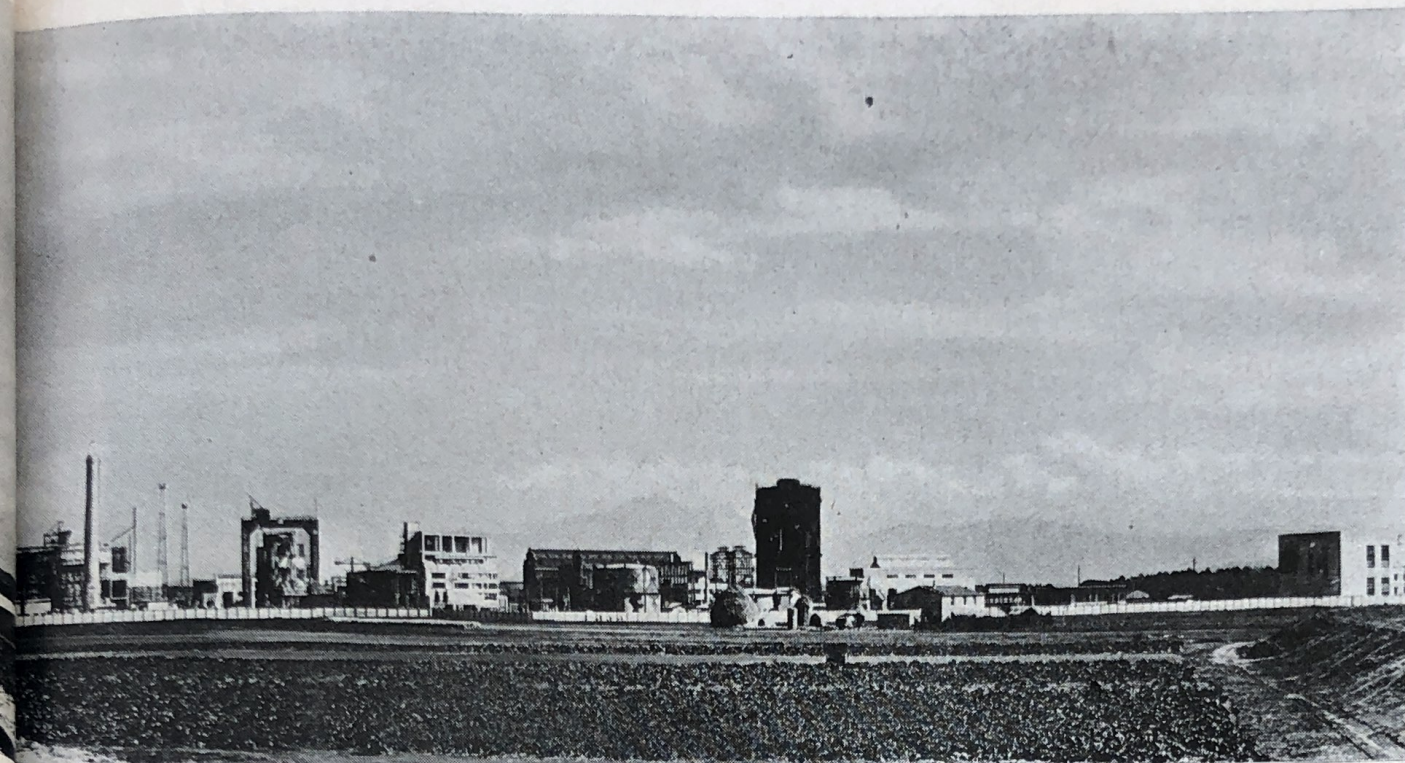
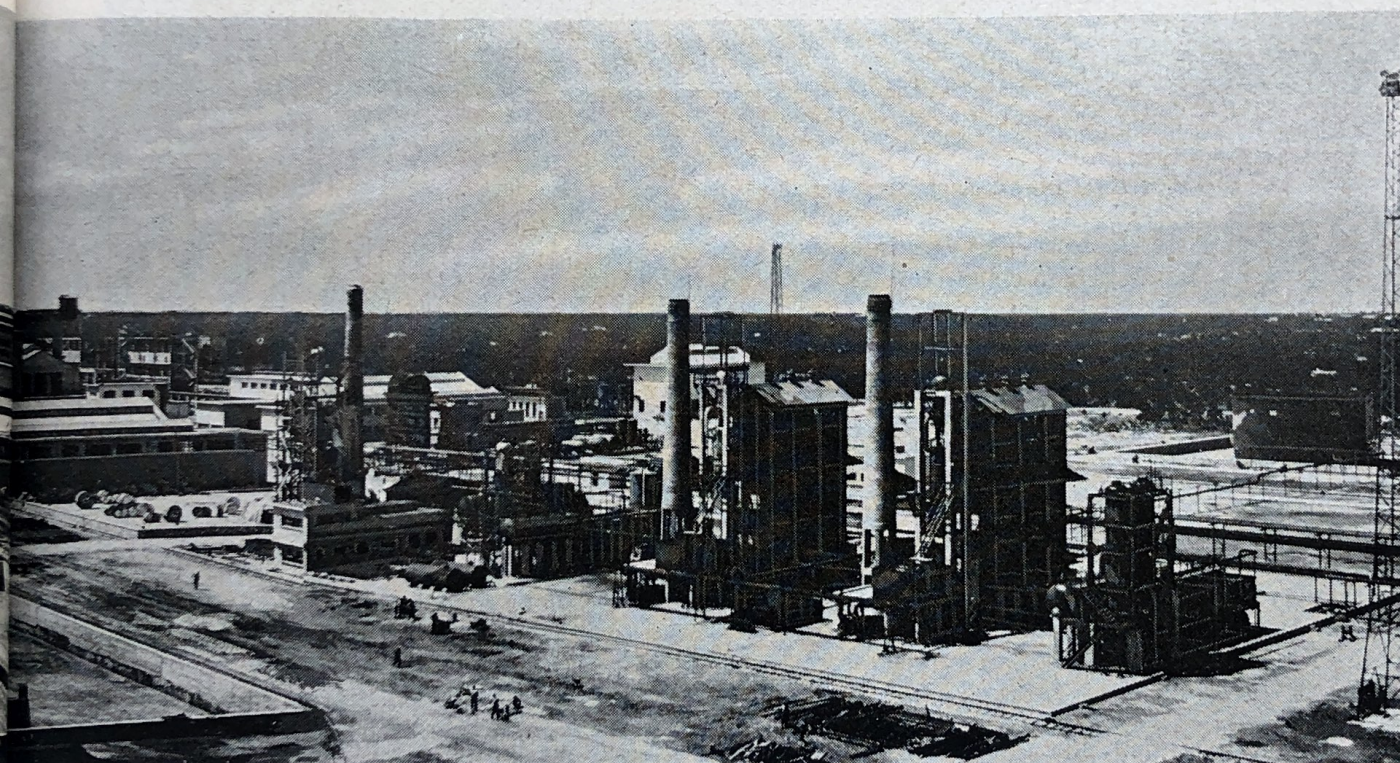
Prima di chiudere questa sommaria rassegna dobbiamo ricordare, infine, i gasogeni a legna e a carbonella, applicati attualmente in Italia su oltre un migliaio di autobus e di autocarri.

Senza voler misconoscere i rilievi, non sempre favorevoli, di alcuni autori nei confronti della possibilità di diffusione di questo mezzo di trasporto (mancanza di adeguati centri di distribuzione della carbonella, costo e difficoltà di manutenzione del gasogeno), è tuttavia evidente che i gasogeni presentano un notevole interesse autarchico, in quanto con circa due chili di carbonella può essere sostituito un litro di benzina, ed è quindi consentita in tal modo la massima valorizzazione di importanti quantitativi di cascami del bosco.

La politica autarchica dei combustibili liquidi ha dato finora tutto quanto era possibile ottenere, tenuto conto delle reali situazioni di fatto che condizionano il suo svolgimento.

Nel campo della attrezzatura industriale e dei trasporti si sono conseguiti risultati di primissimo ordine; l'Italia possiede oggi raffinerie e navi petroliere che non hanno nulla da invidiare a quanto di meglio è stato fatto in Paesi che dispongono di ben altri mezzi e che hanno in questo settore tutta una lunga tradizione. Tali navi e tali raffinerie corrispondono, in misura pressoché totale, a quelle che sono le necessità nazionali e consentono, quindi, una importante riduzione degli oneri valutari, in quanto, invece di importare prodotti finiti con bandiera straniera, importiamo grezzi di basso costo con bandiera nazionale.

Nel campo delle materie prime i risultati ottenuti non sono ancora decisivi per ciò che concerne le ricerche di petrolio grezzo in Italia e nell'Impero; ma ogni pessimismo sarebbe comunque del tutto ingiustificato. La disponibilità dei pozzi albanesi rappresenta, ad ogni modo, un successo di grandissima importanza, in quanto essi potranno fornire con ogni larghezza il grezzo necessario alla produzione di benzina per la nostra aviazione.

Per ciò che concerne, invece, la valorizzazione delle ligniti, delle rocce asfaltiche, dei gas naturali, della carbonella, delle piante da alcool, pur senza disconoscere le difficoltà tecniche o economiche che esistono al riguardo, è tuttavia evidente che molti problemi sono stati, comunque, tecnicamente impostati e risolti; il che ha reso necessaria una mole di lavoro di ricerca e di sperimentazione di cui il pubblico non ha sempre completa conoscenza.

Il passaggio a più ampia scala di realizzazione industriale coinvolge naturalmente problemi economici di grandissima importanza, che dovranno essere risolti con la rapidità che sarà caso per caso imposta o consentita dalle circostanze.

A. (LIVORNO) – VEDUTA PANORAMICA DEGLI IMPIANTI DI IDROGENAZIONE.

A. N. I. C. (BARI) – VEDUTA PARZIALE DELLO STABILIMENTO.

A chiusura del recente Convegno dei Combustibili, tenutosi a Roma in occasione della Mostra del Minerale, il rappresentante del Governo, facendo suo il comando del Duce, ha invitato ricercatori e industriali a intensificare la collaborazione scientifica e tecnica per attivare il processo di indipendenza dall'estero nel settore dei carburanti e dei combustibili, e ha espresso la certezza che la genialità italiana potrà ancora una volta superare le più ardue difficoltà. È in questa sicura fede che tecnici illustri e modesti, industriali e operai hanno lavorato e ancor più lavoreranno in avvenire, e la loro nobile fatica non potrà non recare contributi di grandissima importanza alla lotta per l'indipendenza politica ed economica del popolo italiano.

VIRGILIO DAGNINO

UN TRAMONTO AL RENON. NELLO SFONDO, LO SCILIAR E LE CIME DI RAZZES (PUNTA SANTNER E EURINGER). *(Fot. J. F. Amonn S. A.)*

L'ALTOPIANO DEL RENON

Tra la valle del basso e medio Isarco, che si svolge strettamente incassata da Chiusa a Cardano, per aprirsi in ubertosi pendii solo alle porte orientali di Bolzano, e la Val Sarentina, che pure ha termine alle prime case a nord di Bolzano, si allunga la vasta zona del Renon, che morfologicamente e territorialmente si presenta ben definita come poche altre regioni montane.

La sua conformazione può così riassumersi in termini essenziali: un dosso a fianchi larghissimi, di altezza oscillante tra i 900 e i 2000 metri, che si allunga con andamento pigro in direzione sud-nord, senza brusche interruzioni di continuità e senza violenti scoscendimenti. Ciò appunto ha valso a questa specie di isolotto montagnoso il nome e la classifica di altopiano.

Ove si faccia coincidere – come mi sembra opportuno – con i monti e con le alpi di Villandro la terminazione nord dell'altopiano del Renon, la sua estensione risulta di circa 18 km. nel senso nord-sud, cioè della sua lunghezza, e di circa 14 km. nel senso della larghezza, compreso tra la Val Sarentina e quella del medio Isarco. In questa amplissima superficie, nella quale pascoli, boschi e coltivi si susseguono e si alternano con andamento quasi sempre pianeggiante, il Corno del Renon è la sola elevazione che, grazie ai suoi 2261 metri, si distacca con una propria netta individualità. Ed appunto il carattere aspro e selvaggio che questa montagna assume nella parte più vicina al vertice completa e perfeziona la svariata gamma delle risorse turistiche della zona, offrendo all'alpinista puro l'attrattiva delle lunghe ascensioni dai punti di partenza delle rinomate Stazioni di Soprabolzano, Costalovara, Collalbo, alla vetta del Renon.

Le vie d'accesso.

Le strade che dal fondo valle conducono alle stazioni del Renon hanno caratteri generali comuni: sono molto numerose, e però rustiche e di tipo prettamente alpino. Infatti, tanto dalla Val d'Isarco quanto dalla Val Sarentina sono mulattiere, od al più carrettabili, con pendenze assai ripide, le strade che salgono all'altopiano: tra queste, le più note e più frequentate sono quella che parte da Bolzano per raggiungere Soprabolzano, fiancheggiando e tagliando con

LA CREMAGLIERA DA BOLZANO AL RENON, CON LA VEDUTA DELLA CITTÀ VERSO LA MENDOLA. *(Fot. J. F. Amonn S. A.)*

numerosi tornanti la linea della tranvia a cremagliera; quella da Prato Isarco a Costalovara per Auna di Sotto; quella da Fiè a Collalbo per S. Siffiano, e quella da Campodazzo a Collalbo per Longomoso. Tutte queste vie collegano i centri del fondo della Val d'Isarco alle stazioni più importanti del Renon.

Né si deve dimenticare che proprio attraverso il Renon passava anticamente e nell'Evo Medio la strada che portava dalla valle dell'Inn a quella dell'Adige, attraverso il Brennero, essendo impraticabile il tratto di valle compreso tra Ponte Gardena e Cardano. Di questa strada, che doveva avere carattere ed importanza militari, restano ancora diverse tracce, e nelle vicinanze dei luoghi per i quali essa passava si trovano

STRALCIO DELLA « CARTA D'ITALIA AL 200.000 », EDITA DALLA C.T.I.

LE « PIRAMIDI DI TERRA » DEL RENON (DA UNA STAMPA DEL 1830).

LE « PIRAMIDI DI TERRA » PRESSO COLLALBO. *(Fot. J. F. Amonn)*

antichi edifici dalle spesse mura e di severo aspetto. Erano forse le locande e le rimesse cui faceva capo a quei tempi il traffico della strada; e la tradizione locale ricorda ancora certi passaggi di potenti masse di armati, dirette alle pianure italiche. Del resto, la costruzione della strada nel fondo valle, lungo le rive dell'Isarco, ebbe inizio soltanto nell'anno 1314, e quindi non dev'essere poi troppo il tempo trascorso da quando si cessò di fare uso della strada del Renon per il transito e per gli scambi commerciali tra le valli dell'Isarco e dell'Inn.

Le vie, invece, che salgono al Renon dalla Val Sarentina hanno un'importanza di gran lunga minore, perché non fanno capo ad alcun centro importante del fondo valle: sono per lo più sentieri che servono ai rurali dell'altopiano per raggiungere rapidamente la bella strada carrozzabile, completamente rinnovata nel 1937-38, che percorre la pittoresca Val Sarentina.

Il mezzo di trasporto di maggiore importanza che serve le stazioni del Renon è la linea di tranvie elettriche della S. T. E. (parte ad adesione e parte a cremagliera), direttamente collegata con la rete tranviaria comunale che percorre la città di Bolzano.

La linea Bolzano-Collalbo ha una lunghezza totale di 11.858 metri, e cioè 7658 i due tratti iniziale e terminale ad adesione, e 4200 metri il tratto a cremagliera. Il tratto da Bolzano

AUNA DI SOTTO, LO SCILIAR, LE CIME DI RAZZES E IL BULLACCIA (DA UNA STAMPA DEL 1830).

a Collalbo si percorre in un'ora e 23 minuti; i treni, a classe unica, sono effettuati in numero variabile da sei a dodici al giorno, secondo le stagioni; la portata media di ogni treno è di 100 persone. Il dislivello superato dalla linea è di 1000 metri; la pendenza massima del 45 per mille nei tratti ad aderenza e del 255 per mille nel tratto a cremagliera, che viene superato agganciando un locomotore a tergo delle vetture. Il binario è unico e si sdoppia a metà percorso tra Bolzano e Maria Assunta, nonché in corrispondenza delle stazioni di Soprabolzano e di Collalbo, allo scopo di permettere l'incrocio dei treni ascendenti con quelli discendenti. I carrozzoni partono dalla centralissima Piazza Vittorio Emanuele e dopo un chilometro raggiungono il piede della collina di S. Maddalena, primo avamposto di quella possente dorsale montagnosa che protegge Bolzano a nord-ovest e che nelle sue falde più basse presenta spiccatissimi i caratteri delle zone del mezzogiorno. Le modeste assolate alture di S. Maddalena, e, più ad occidente, quelle di S. Giustina sono ricoperte di vigneti, cui la tradizione assegna il vanto di avere per primi rivelato le preziose qualità produttive di quelle terre. Dai dossi appiattiti di S. Giustina e di S. Maddalena, infatti, sormontati dalle due chiesette di stile identico, provengono quei vini dal timbro asciutto ed austero il primo, molle e rosato il secondo, di nobiltà autentica entrambi, ed invecchiano nelle capaci cantine che s'aprono alla base dei colli. Ed alla vite s'accompagnano i lauri, i fichi, i mandorli, gli ulivi, i cipressi e i cedri rari a testimoniare la generosa feracità di questi pendii, attraverso i quali si svolgono le bellissime passeggiate bolzanine, come quella di S. Osvaldo, tra una interminabile successione di ville e di giardini incantevoli, i primi a rivestirsi, già a metà febbraio, di una ricchissima fioritura di fronde e di aiole.

Il tratto a cremagliera prende subito a salire arditamente senza interruzioni, scavalcando sopra un viadotto di 150 metri la strada nazionale del Brennero. Non appena la carrozza ha compiuto i primi metri della rampa dentata, comincia ad aprirsi alla vista la conca di Bolzano, chiusa ad occidente dal lungo crinale rettilineo della Mendola; e di fronte, sovrastante all'Isarco, appare il grandioso maniero di Cornedo, che sorveglia l'imbocco della Val d'Ega. Il castello, la cui origine risale al secolo XIII, è stato ricostruito nel secolo XVI. Proprio di fronte alla cremagliera del Renon, la funivia del Colle a sinistra e la cremagliera del Virgolo alla destra si gettano a scalare l'alto ciglione che sovrasta Bolzano a mezzogiorno.

Alla base, nel folto degli edifici della città, spiccano i toni freschi dei quartieri nuovi di S. Quirino e d'Oltretalfera, e appariscono in

IL CASTELLO DI CORNEDO. NELLO SFONDO, BOLZANO.

della vegetazione che riveste il terreno, ecco gli aspetti del Renon succedersi di chilometro in chilometro in continua, inesausta varietà, per la delizia del passeggero. Degno del massimo rilievo è il fatto che il Renon, sebbene così vasto e costellato ovunque di centri abitati, di fattorie e di ville, e sebbene immediatamente vicino ad una città di traffici intensi come Bolzano, non è ancora percorso da strade automobilistiche. Il viandante è il padrone assoluto: soltanto suo è il privilegio di esplorare minuziosamente i boschi, i colli, i passi ed i laghetti dell'altopiano e di cogliere ad una ad una quella infinita varietà di luoghi e di prospettive che forma uno dei pregi eminenti della regione.

L'altro, è l'ampiezza degli orizzonti ed il me-

parte le nuove grandi costruzioni della città industriale creata dal Regime. Subito dopo, appena superati i colli di S. Maddalena, l'occhio spazia ad oriente sul Catinaccio, e la vettura imbocca l'unica galleria del percorso (60 metri di lunghezza), scavata nella rossa roccia porfirica. A destra della linea, nell'avvallamento ove scorre il Rivellone, appaiono raggruppate le piramidi di terra, caratteristiche colonne di sabbie moreniche, alcune alte oltre 30 metri, sulle quali per lo più è rimasta adagiata una grossa pietra, che ne garantisce la conservazione contro l'influsso distruttore delle acque piovane.

Dopo 40 minuti di tragitto, appollaiata sopra un colle appare la chiesetta di S. Giacomo, con affreschi del 1400, e subito dopo la prima Stazione, Maria Assunta, all'estremità ovest di quell'ampio arco alla cui estremità opposta, e ad eguale altezza, troveremo Collalbo.

Itinerari e scenari dell'Alto Renon.

Due note essenziali colpiscono chi percorra per la prima volta l'altopiano del Renon. La prima è la varietà inesauribile della configurazione del terreno, che si offre alla vista nel modo più impensato e bandisce la monotonia da questa zona, che ci saremmo attesi di trovare composta tutta sullo stesso stampo.

E poiché alla varietà di configurazione geologica si accompagna necessariamente la diversità

UN PITTORESCO ANGOLO DEL CASTELLO DI CORNEDO.

ravviglioso panorama dolomitico che ci accompagnano ovunque. Raggiunto che sia il primo ripiano ove l'ascesa ha una sosta e che, cominciando a Maria Assunta, percorrerà poi, con un ampio semicerchio ad andamento quasi orizzontale, tutto il Renon, si affaccia una corona di vette dolomitiche dai nomi famosi: da occidente ad oriente, la oscura dorsale della Mendola, al di là della quale emergono le cime della Presanella e del Brenta; poi le punte appaiate del Corno Bianco e del Corno Nero; poi, nella sua veste più imponente, il massiccio del Latemar; quindi l'insenatura del Passo di Costalunga, la cuspide lontana del Cimon della Pala, le pareti e le torri del Catinaccio, le Dolomiti d'Antermoia, lo Sciliar con le punte Euringer e Santner

CASTELLO DI CORNEDO. UN ANGOLO DELLA SALA DA PRANZO.

LE PENDICI PIÙ BASSE DEL RENON, CON GLI UBERTOSI VIGNETI DI SANTA GIUSTINA. *(Fot. J. F. Amonn S. A.)*

affiancate. Chi, poi, risalga in pochi minuti i colli che si elevano al nord di Soprabolzano, potrà ammirare, in direzione di occidente, le cime nevose dell'Ortles e le montagne del Meranese; più a nord, le Alpi Venoste, le Passirie e le Breonie. Al lato opposto dell'altopiano, invece, la corona superba si completa ad oriente con il Sassopiatto, il Sassolungo, parte del gruppo Sella e con quelle gemme verdissime che sono l'Alpe di Siusi e il molle incavo della Val Gardena. Nella stessa direzione, più bassi, si allineano i rinomati centri di soggiorno di Fiè, Siusi e Castelrotto, raggruppati in bell'ordine attorno ai campanili delle loro chiese pittoresche.

La vastità degli orizzonti liberi e dei cieli aperti, unita all'intensità vittoriosa della luce ed al silenzio, cui nessun segno di vita meccanica profana dà, a chi si trovi sul Renon, la sensazione di un'insularità oceanica; e la durata e la forza dell'insolazione favoriscono questa illusione d'ambiente. Anche l'edilizia locale, del resto, risente fortemente l'influsso delle eccezionali prerogative climatiche dell'altopiano: le terrazze scoperte numerosissime, le ampie verande a vetri, i pergolati chiusi soltanto dai rami dei rampicanti, che mai non mancano di adornare le case e le ville del Renon, dicono l'abbondanza felice del sole, qui davvero eccezionale.

Tra le molte strade che percorrono in ogni senso la parte alta della zona del Renon, alcune offrono itinerari classici che si devono percorrere almeno una volta. Primo, tra questi, la passeggiata da Maria Assunta a Soprabolzano e di qui a Collalbo, che può esser compiuta in una ora e mezza. Con andamento quasi pianeggiante costeggia i giardini di ricche ville signorili e bellissime vetuste alberature di essenza forte tra le quali i faggeti costituiscono una rarità nella zona dolomitica; inquadrano il panorama con i forti contrasti delle loro masse d'ombra e in autunno, tingono i colli con la vivacità cromatica di certe tele del Giorgione. A metà del percorso, il romantico lago di Costalovara s'apre a chi transita, nascosto tra folte pinete, ma non tanto che non giunga a specchiarvisi il colosso dolomitico dello Sciliar. È possibile prender bagni nel laghetto e percorrerne lo specchio con imbarcazioni.

Altre gite d'obbligo sono quella da Soprabolzano al Corno del Renon (m. 2261) per Caminata e l'albergo Fontana, per cui occorrono tre ore di cammino; da Collalbo ad Auna di Sotto (m. 908), villaggio in deliziosa posizione, che vanta una chiesetta del 1211, ricostruita in istile neoromanico alla fine del secolo scorso (una gita di due ore e mezzo); da Collalbo all'albergo *Fontana del Renon*, e di qui per il Monte Cavallo alla Madonnina del Renon (m. 1577), ultimo casolare in una zona per largo raggio deserta; da Collalbo a Longomoso, ove esiste una

IL MONTE SCILIAR E LE CIME DI RAZZES (PUNTE SANTNER ED EURINGER), VISTI DAL RENON.

(Fot. Gostner)

SMAGLIANTE RICCHEZZA DI FIORI NEGLI ALTI PASCOLI DEL RENON.

(Fot. J. F. Amonn S. A.)

chiesetta che conserva il campanile ed un portale romanico, e nelle cui vicinanze trovasi una ricca biblioteca di opere antiche, ordinata settant'anni or sono da uno studioso Parroco del luogo. Dopo Longomoso, si procede fino alle piramidi di terra morenica di Monte di Mezzo ed ai Bagni di Sis, in ore 1.30. Dal versante della Val Sarentina il percorso più interessante è quello da Vanga ad Auna di Sopra (m. 1303), poi, per il Monte Cavallo (m. 1702) e l'Alpe di Belmonte, in ore 2.30 al Corno del Renon. Tra le cose degne di ricordo, il Laghetto di Mezzodì, situato, con altro di minori dimensioni, a sud di quello di Costalovara. Le acque di ambedue i laghetti appaiono di tinta oscura, quasi nera, a causa della costituzione del loro fondo: e ciò ha ispirato alla fantasia popolare racconti e leggende pervasi di superstizioso timore.

Deliziosa, poi, la passeggiata fino alla moderna chiesetta di Caminata, che eleva il campaniletto sottilissimo poco sopra Collalbo, e in vicinanza della quale trovasi una pittoresca grande fattoria, la cui principale attività è costituita da un fiorentissimo allevamento di volpi argentate. E qui, tra boschi e prati, s'apre una romantica trattoria, famosa tanto per il trattamento prelibato quanto per l'esuberante dovizia di fiori montani che ne adornano le terrazze.

LA CHIESETTA DI COLLALBO.
(*Fot. J. F. Amonn S. A.*)

LA CHIESETTA ROMANICA DI LANGOMOSO.
(*Fot. Voita*)

Progresso turistico e problemi d'attualità.

L'impulso vivificatore e il ritmo progressivo che il Regime ha impresso a tutti i centri dell'Alto Adige ha operato, e in modo particolarmente intenso, anche nella zona del Renon. Il Comune di Renon, che destina il 98 % della superficie alle colture agrarie e boschive, e i cui centri abitati sono scarsi e tutti di minima grandezza, può vantare un forte incremento demografico: gli abitanti sono infatti saliti dai 4688 censiti nel 1932 ai 5199 odierni: in soli quattro anni, dunque, un aumento dell'11% nella popolazione stabile. E chi percorre l'altopiano è gradevolmente sorpreso dal senso di diffusa agiatezza che spira dalle nitide fattorie e dagli amplissimi rustici, nobilmente rivestiti di oscuro larice; dalle case di proprietà e d'affitto, dai negozi riboccanti di merci d'ogni sorta, che s'aprono accoglienti agli abitanti ed ai forestieri.

Anche le disponibilità ricettive hanno segnato, in questi ultimi anni, un aumento notevolissimo, in virtù del quale oggi il forestiero trova a Soprabolzano, a Collalbo, a Costalovara e nelle altre minori stazioncine, il più completo appagamento delle proprie esigenze. Tutti indistintamente gli alberghi del Renon hanno apportato recentemente radicali migliorie nei propri impianti, come di recente sono state costruite molte case provviste di tutto ciò che il forestiero dei nostri giorni esige: 200 letti si sono aggiunti, negli ultimi tempi, al nucleo alberghiero preesistente, e così oggi si contano sull'Altopiano ben 960 letti d'albergo. Ma sul Renon l'economia turistica ha una base molto più larga e più sicura, costituita dall'apporto di famiglie che preferiscono soggiornare in ville private d'affitto, dove sono disponibili, a questo scopo, altri 970 letti. Ed anche qui la proporzione del nuovo sul vecchio è fortissima, poiché dei 160 appartamenti mobiliati che s'affittano stagionalmente, ben 50 sono in ville e case di nuova costruzione.

Di pari passo con lo sviluppo delle disponibilità ricettive è proceduto quello dei fattori accessori che fanno la rinomanza di una stazione. Soprattutto per le vigili cure dell'Azienda Autonoma di Soggiorno, le stazioni del Renon si presentano oggi al forestiero con un aspetto impeccabile, curate nei minimi particolari.

Le passeggiate che si snodano ridentissime attraverso l'altopiano sono tenute e segnalate in modo esemplare.

In unione di intenti e di attività organizzativa con il Circolo Sportivo Italia, l'Azienda Autonoma svolge ogni stagione programmi di attraenti manifestazioni, tra le quali ricordiamo gli annuali tornei internazionali di tennis, per cui esistono nella zona ben sette campi perfetti, mentre per chi ama gli *sports* del remo e del nuoto, il lago di Costalovara costituisce un'ottima base.

Anche la frequenza invernale, negli ultimi anni, ha segnato un fortissimo crescendo: e lo stesso Circolo Sportivo Italia, con l'organizza-

GIARDINI AGGRAZIATI ED ALBERI VETUSTI A COLLALBO. (*Fot. Fränzl*)

IL LAGO DI COSTALOVARA SI PRESTA OTTIMAMENTE AGLI SPORTS DEL REMO E DEL NUOTO. (*Fot. J. F. Amonn S. A.*)

UN BEL GRUPPO DI VOLPI ARGENTATE DELL'ALLEVAMENTO DI CAMINATA, A COLLALBO.

zione di importanti manifestazioni agonistiche, con la costruzione di due trampolini da salto, uno dei quali della portata di 50 m. e il secondo trampolino-scuola della portata di 25 m.; e con la manutenzione di due grandi campi di pattinaggio, uno a Costalovara e il secondo a Collalbo, prosegue tenacemente nella propria opera divulgatrice delle attrattive invernali del Renon. È opportuno ricordare che proprio al Renon si svolse, nel 1930, quella gara a squadre dei Valligiani d'Italia che non può aver corso se non là dove esistano ampie possibilità ricettive ed una complessa organizzazione in piena efficenza.

Le stazioni di soggiorno del Renon contano attualmente oltre 140.000 presenze annue, e l'aumento dell'ultimo quadriennio è stato pari al 17 %. Trattasi di clientela prevalentemente signorile, che si trattiene per lunghi soggiorni, date le ottime condizioni climatiche offerte dall'altopiano anche all'inizio della primavera e nel pieno autunno.

Per l'afflusso e lo smistamento di queste masse di forestieri e per le altre nutrite correnti di clientela che dalla Provincia si reca al Renon soprattutto nei giorni festivi, la tranvia elettrica in partenza da Bolzano si dimostra ormai insufficente. Neppur le dodici corse giornaliere effettuate in ognuno dei due sensi possono bastare alle esigenze del traffico in certi periodi stagionali di massima affluenza. Un problema urgente e di vitale importanza per

VILLE AD ALBERGHI DI SOPRABOLZANO. NELLO SFONDO, I GRUPPI DEL CATINACCIO E DEL LATEMAR. *(Fot. J. F. Amonn S. A.)*

I MONTI DI FIÉ E IL LATEMAR, VISTI DA COLLALBO. *(Fot. Voita)*

questa zona è la creazione di un mezzo di trasporto che permetta una più rapida ascesa e discesa dal fondo valle al magnifico altopiano.

Il progetto per la creazione di una strada automobilistica dalla città di Bolzano al Renon è di vecchia data, ed ormai, al vaglio dei tempi e ad un completo esame dei problemi connessi, si è potuto scegliere, fra i tanti, il tracciato indubbiamente migliore. La strada, uscendo dal capoluogo della Provincia verso levante, sdoppierebbe la frazione di Rencio, alquanto a nord della nazionale Bolzano-Brennero; salirebbe con diversi tornanti a prender quota sempre lungo le pendici sud dell'altopiano, per toccare i 904 m. di Auna di Sotto, e per salire poi più direttamente fino ai 1156 m. di Collalbo.

Costruita la strada automobilistica, sarà possibile raggiungere il Renon da Bolzano in un tempo eguale a metà dell'attuale; e questa bellissima terra privilegiata sarebbe accessibilissima, oltreché ai cittadini che vi salgono per diporto, ai turisti che, spinti dal sempre maggior dinamismo odierno, dovrebbero, restando invariati i mezzi di comunicazione, rinunciare a conoscere direttamente quest'angolo della terra alto-atesina, che non è inferiore per bellezze, per attrezzatura ospitale e per altre prerogative ad alcun'altra delle stazioni alpine consorelle.

GIORGIO PELLINI

IL GRANDIOSO PANORAMA DOLOMITICO DAL RIFUGIO CORNO DI SOTTO. *(Fot. Fränzl)*

“ANDARE VERSO IL POPOLO„

Colonie estive

Da qualche anno i nostri bei paesi di monte, di mare e di lago han mutato aspetto: chi li rivedesse dopo assenza non lunga quasi non li riconoscerebbe: e si fa un'eccezione per le due o tre stazioni mondane e cosmopolite, agglomerati di grandi alberghi monolitici e monocromatici, caravanserragli di ogni lingua e di ogni costume.

Dove prima non era che quasi esclusivamente lusso e mondanità ora è l'esposizione gaia, vivace, allegra e rallegrante della sana vita in germoglio. Dove prima, di albergo in albergo, tra un libro mal letto, un pasto mal digerito, un tango mal ballato e una festa di beneficenza che non benefica nessuno, fuori della vanità degli organizzatori, si trascinava per abitudine molta svogliatezza e molta noia, ora scaturisce, si agita, si sparpaglia – a sciami, a stormi, a legioni ben disciplinate – e canta festosamente al sole la nuova primavera della nostra terra.

Questo sole d'Italia – dono divino che noi dispensiamo al mondo – non risplende e riscalda soltanto per chi possiede e ville e fattorie, per chi miete il suo grano e vendemmia la sua vigna, o si accaparra per proprio uso e consumo una spiaggia, per chi può comodamente con una sua macchina raggiungere in poche ore le rive del Tirreno o dell'Adriatico, le valli del Piemonte o dell'Alto Adige: e nemmeno solo per quei forestieri ammalati di languore, di nostalgia e di anemia, che vengono qui dai lor covi di nebbia e di tristezza a ricostituire il corpo e rasserenar lo spirito. Il sole d'Italia è di tutti gl'Italiani.

DOVE PRIMA NON ERA CHE LUSSO E MONDANITÀ ORA È LA VISIONE COMMOVENTE DELLA SANA VITA IN GERMOGLIO... *(Fot. B. Stefani)*

L'INGRESSO DELLA COLONIA DELLA « G. I. L. E. » ALL'ALPE DEL VICERÈ. *(Fot. G. Galimberti)*

Quanti fanciulli si disseminano in questi giorni per la campagna? Non si contano più, e le cifre non hanno importanza. Si chiudon le scuole e si aprono le colonie. Vengon bambini e ragazzi da ogni regione, e dentro i silenzii alti degli ozii di luglio e d'agosto, come vene di fresco umore, di linfa vergine, inseriscono la loro chiassosa allegria, la loro rustica sanità, la gioia loro di vivere. In margine al festival si accendono i falò dei piccoli bivacchi. I nostri boschi echeggiano di canzoni patriottiche e operaie, a gara con gli assolo dei fringuelli e le orchestre dei campanacci. Ogni prato di montagna è una palestra per i più gagliardi sport. Ogni campeggio a pie' di una roccia è una scuola di ardimento. Ogni spiaggia è una piscina per le grandi emulazioni natatorie. Andate per le vie della città e non troverete quasi più ragazzi. Uomini ce ne son ancora molti, perché l'incudine quotidiana non concede lunghe vacanze e l'economia è una dura legge; ma, chiuse le scuole, ragazzi in città non ce ne debbono essere più. Questo è spettacolo commovente e rasserenante fra tutti: una città senza ragazzi.

Eccoli i nostri figlioli. Escono dalle case cariche di prole, dalla capanna dell'ortolano, dalla fucina del fabbro, dal sottoscala del calzolaio, lasciano il cantiere e il magazzino, la soffitta e il fondaco, vanno a godersi la gaia compagnia della loro vacanza. Istituti, società e federazioni han costruito per essi caseggiati che sembran torri e castelli, bianchi, ariosi, luminosi e di tutto forniti, dai servizi sanitari a quelli del parrucchiere. E dove tali costruzioni ancora non ci sono, né ci possono essere, tra i grandi scenari favolosi della roccia e della foresta, o sui margini di un torrente solitario, baracche di legno o accampamenti di tende si annidano al sole, e di nulla mancano. C'è la cucina che fuma e diffonde grato odore nell'aria. C'è il refettorio imbandito di lunghe assi che odorano di resina. C'è il dormitorio. C'è la palestra. Anche, talvolta, i buoni libri. La fresca sorgiva gorgoglia sul declivo del colle. Le cicale stridono a mezzogiorno e cantano a mezzanotte gli usignoli. Si fanno i bagni di sole a torso nudo e a gambe nude. Scuola di libertà e solidarietà. Cura di ogni malanno invernale e di ogni privazione familiare.

Qui è la salute. In questi attendamenti estivi si temprano i muscoli e i nervi, si fanno le ossa, si rigenera il sangue. L'allenamento delle membra in questa ginnastica e in questo riposo è perfetto; ma i vantaggi che ne ritrae l'educazione dello spirito sono anche più immediati e

COLONIA DELLA « G.I.L.E. » ALL'ALPE DEL VICERÈ.
SCUOLA DI LIBERTÀ E DI SOLIDARIETÀ, CURA DI OGNI MALANNO...

salutari. Qui si temprano il coraggio e l'orgoglio, l'amor del pericolo, l'indifferenza al dolore, la resistenza alle avversità. Qui il carattere si rafforza come il corpo. Qui il godimento non si ammorbidisce nel languore e la disciplina diventa un abito. Qui respirano polmoni e idee, e gli affetti si fanno virili. Fuori dei cortili, delle piazze, degli angiporti acquistano i ragazzi quella coscienza di sé, altrimenti umiliata e depressa.

La vacanza continua la scuola. L'aria aperta è un vivaio di nozioni introvabili sui banchi scolastici. Noi ignoriamo molte cose perché abbiamo sempre creduto che bastasse impararle sui libri. L'uomo dell'avvenire non si forma soltanto nelle aule scolastiche: come del resto nemmeno quello del passato: e questa vita elementare è bene un ritorno all'antica Grecia e a Roma. Le tre o quattro settimane di vita campestre apprendono ai nostri ragazzi l'amore alla terra, il sentimento della natura; li riaccostano alle sorgenti originarie e inesauribili di ogni salute, di ogni pace, di ogni felicità. I nostri figlioli saranno uomini completi.

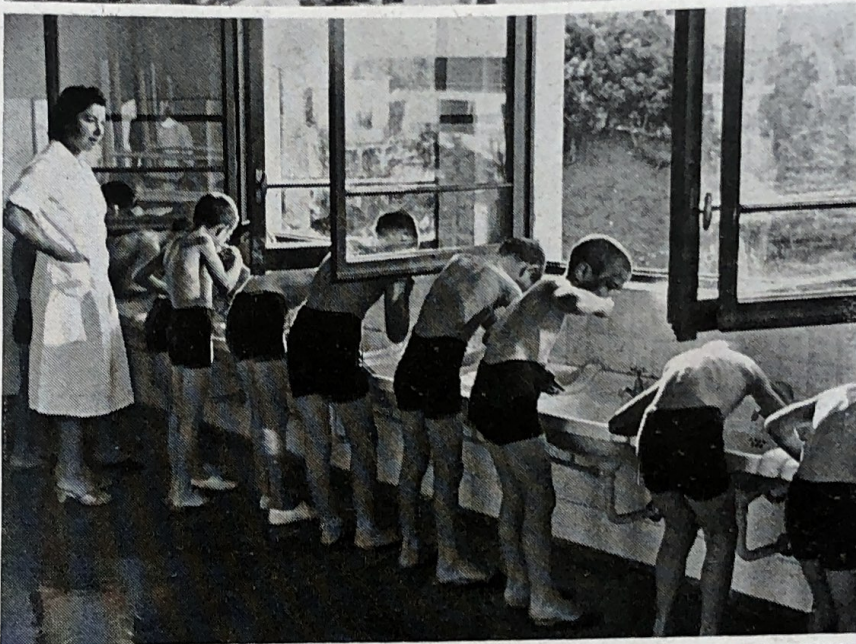
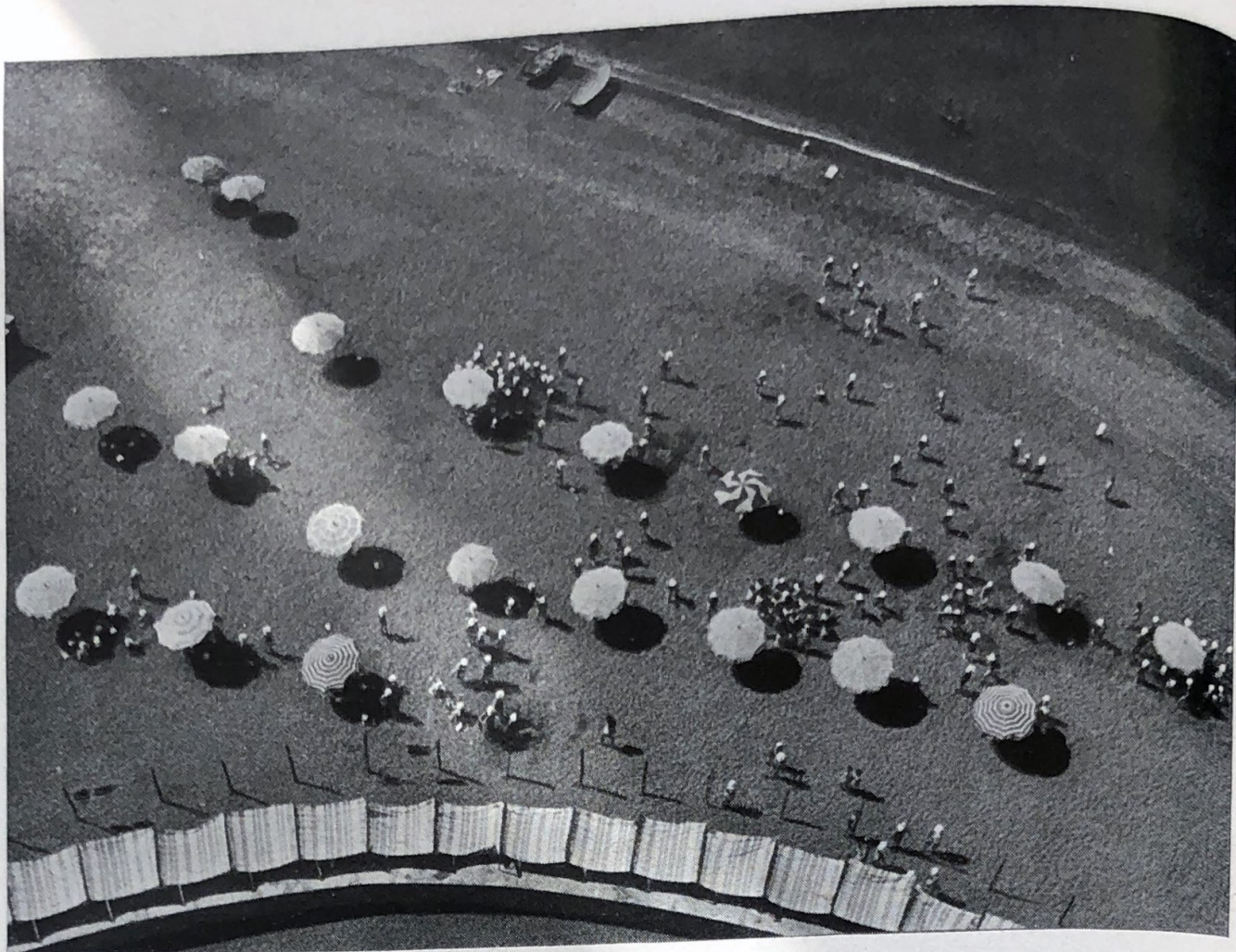
Non occorre essere molto vecchi per ricordare la tristezza e la gracilità dell'infanzia senza ristoro estivo, perché non son lontani gli anni in cui i monti e il mare erano preclusi alle famiglie molto numerose, che non sono mai le più ricche, ma sono poi precisamente quelle che più han bisogno di monte e di mare.

Ricordiamo nei cortili dei nostri villaggi covate di creaturette pallide, clorotiche, patite, abbrutite, e il ricordo ancora ci attrista. Siamo stati anche noi fanciulli poveri, a cui era negata la gioia e la sanità dei tuffi, degli arrampicamenti, del riposo all'ombra degli abeti o su l'ardente sabbia marina, delle sane merende rustiche, della compagnia festosa nell'aria festosa.

I bambini, finite le scuole, rimanevan soli a guardia di una casa chiusa, perché il padre, i fratelli maggiori, anche spesso la madre, andavano a lavorare lontano. Si accucciavano sui gradini del limitare, nelle strade deserte, addentando sino alla scorza una fetta di popone e gemicchiando tutta la loro mocciosa tristezza sotto il solleone che li martellava alla nuca, tra nugoli di mosconi che se li mangiavano.

Le nostre vacanze non erano una liberazione, ma spesso una pena. Si lasciava la scuola per una fatica più dura e sorvegliata, nella bottega. Si passava dai libri agli strumenti del padre – lesina o pialla o mantice o cazzuola – che aveva bisogno di aiuto e risparmiava un garzone. Nella sorte più fortunata, era l'ozio bruto, senza svago e senza speranza. Quando ci si poteva riunire fuori di casa o di bottega, ci si andava ad accampare su l'aia sgombrata dalla pula o sul sagrato della chiesa a giocare alla lippa, o sotto la pensilina della stazione, a contare tutti i treni che passavano, sventolando il fazzoletto agli uomini felici, e a giocare a rimpiattino nei vagoni abbandonati sui binari morti. Spesso, preso animo e fatta l'abitudine ai pensieri cattivi, si organizzavano partite di caccia negli orti attigui: e il furto di un popone o di un grappolo d'uva ci dava l'ebbrezza di una vittoria non sapevamo su chi: sul destino che ci condannava all'inazione. Alla fine si faceva il conto dei giorni che ancora mancavano all'apertura delle scuole, la vera liberazione, il ritorno all'eguaglianza: e aspettavamo il ritorno dei compagni avventurati.

Allora sentivamo le differenze che a scuola non c'erano, o erano stabilite diversamente, secondo più certi valori.

Quando abbiamo appreso le prime nozioni della montagna e della foresta? Favole. Il mare

COLONIA «ALBERTO LODOLO» AL MARE: C'È IL REFETTORIO; CI SONO I SERVIZI IGIENICI E SANITARI. (*Fot. G. Galimberti*)

IL GAIO E CHIASSOSO ALVEARE SCIAMA SULLA SPIAGGIA ASSOLATA...

(*Fot. B. Stefani*)

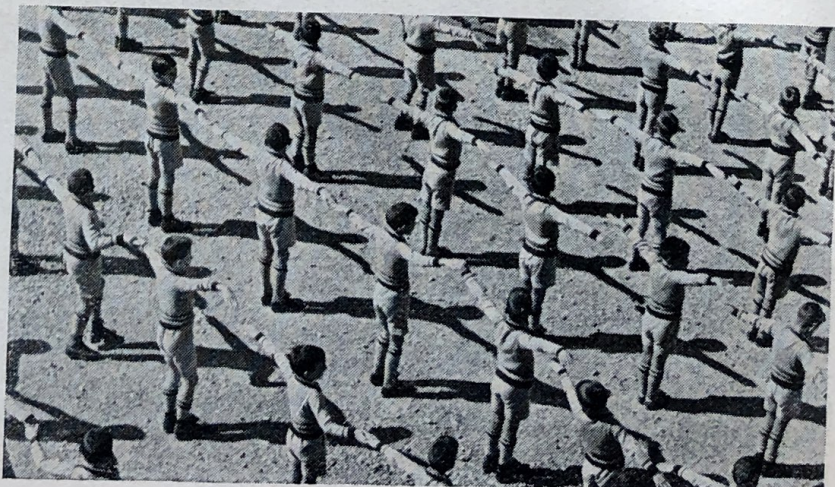
I PRIMI PASSI INCERTI DEI PIÙ PICCINI, NELL'ACQUA...

(*Fot. B. Stefani*)

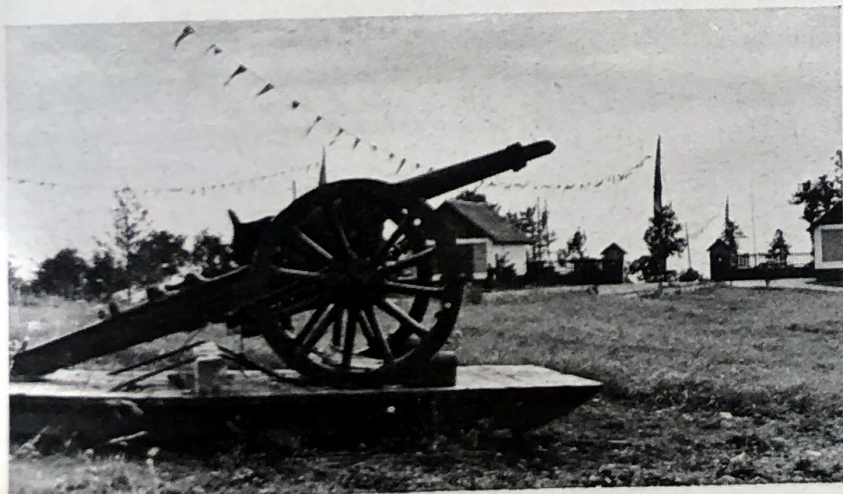
LA VACANZA CONTINUA LA SCUOLA... *(Fot. B. Stefani)*

...E L'ARIA APERTA È UN VIVAIO DI NOZIONI INTROVABILI SUI BANCHI SCOLASTICI... *(Fot. B. Stefani)*

LA COLONIA FLUVIALE DI CASSANO D'ADDA: NELLE TRE O QUATTRO SETTIMANE DI VITA CAMPESTRE I NOSTRI RAGAZZI APPRENDONO L'AMORE ALLA TERRA, IL SENTIMENTO DELLA NATURA...

(*Fot. G. Galimberti*)

UN DÌ I NOSTRI FIGLIOLI SARANNO UOMINI COMPLETI... (*Fot. G. Galimberti*)

LA COLONIA FLUVIALE DI CASSANO D'ADDA: QUI SI TEMPRANO SALDAMENTE IL CORAGGIO E L'ORGOGLIO, L'AMOR DEL PERICOLO, L'INDIFFERENZA AL DOLORE, LA RESISTENZA ALLE AVVERSITÀ . . .

(*Fot. G. Galimberti*)

. . . E LA FERREA DISCIPLINA FASCISTA DIVENTA UN'ABITUDINE. (*Fot. G. Galimberti*)

COLONIA ELIOTERAPICA SUI COLLI FIESOLANI: SQUILLA IL SILENZIO AL COSPETTO DI FIRENZE AVVOLTA NEI BAGLIORI DEL TRAMONTO E L'ALLEGRA BRIGATA VA A DORMIRE . . .

(*Fot. A. Giunti*)

LA LEZIONE IN UN SALUTARE BAGNO DI SOLE, A TORSO NUDO E A GAMBE NUDE. (*Fot. Giunti*)

COLONIA MONTANA DI VALLOMBROSA PER I FIGLI DEI MAESTRI: VENGON BAMBINI E RAGAZZI D'OGNI REGIONE, E DENTRO I SILENZI ALTI DELLA CAMPAGNA INSERISCONO LA LORO SCHIETTA GIOIA DI VIVERE...

(Fot. A. Giunti)

ci appariva all'imaginazione sotto strane sembianze di larghe vasche d'acqua celeste straripate dalla pioggia, dove uomini, pesci e bastimenti si muovessero in uno stato di concorde felicità. E la terra era brutta al nostro piccolo cuore ignaro, nella sua desolazione di stoppie, di canicola e di palude.

Come la terra, non era buona nemmen la madre per i bambini senza letizia, la madre che non dava loro la ricreazione necessaria, che soffriva di non potergliela dare, ma i fanciulli non lo sapevano. Si sentivano straniati dalla casa e dalla madre.

Questa è santa tra le opere buone: dare ai fanciulli il senso della vita libera, gaia, sana, forte, benefica; snodarli e fortificarli nelle membra come nell'animo, accostarli alle fonti e alle radici della vita. A quell'età si foggia il carattere, oltre che i muscoli. Nel corpo gracile e forte anche lo spirito lungamente permane gretto e mortificato: e gli anni, le idee, le esperienze, le fortune non bastano più a rifoggiarlo. Molte riluttanze all'onesta gioia, molte avversioni all'attività, molta pigrizia mentale, molto scetticismo e pessimismo negli anni adulti del pensiero e dell'azione, derivano dalle brinate che caddero su quella primavera diseredata.

La famiglia, la terra, l'avvenire, la Patria non devono apparire al fanciullo con un volto ostile. Non appariranno più. L'infanzia è un vivaio su cui bisogna vegliare con occhi insonni, non una pasterpaia abbandonata alle bisce e all'erbe parassitarie. Gli occhi delle madri non devono piangere.

RUSTICUS

IL GRANDE APPARATO MORENICO DEL GHIACCIAIO DI MACUGNAGA, VISTO DALLE VICINANZE DELLA CAPANNA SELLA.

LO STUDIO DEI GHIACCIAI

E IL COMITATO GLACIOLOGICO ITALIANO

Si cercano ora in Italia, con maggiore ardore che in passato, tutte le sorgenti di energia che possono giovare all'incremento delle nostre attività industriali ed economiche. Fra queste tengono un posto importante i grandi ammassi ghiacciati che coronano le nostre Alpi e conferiscono ad esse meravigliosi caratteri di imponenza e di bellezza. Conoscere quale sia il contributo energetico dei nostri ghiacciai, come vari nel tempo, quali previsioni siano possibili intorno ai loro aumenti o diminuzioni, quali relazioni esistano tra i fattori meteorici che noi possiamo osservare e misurare e le variazioni dei depositi glaciali, è compito impellente per i tecnici ed offre interesse grandissimo ai cultori della scienza pura.

Le variazioni dei ghiacciai non seguono leggi semplici e facilmente rappresentabili. Essi hanno variato enormemente in passato, quando, all'inizio dell'epoca geologica attuale, hanno invaso le valli ed i loro sbocchi, fino ad occupare larghi tratti delle pianure.

Subiscono anche attualmente variazioni di minore entità, di cui non è facile chiarire le cause determinanti.

Poco sappiamo delle loro vicende nelle prime epoche storiche. Nessun documento o ricordo in materia ci ha lasciato il mondo romano. Qualche indizio è pervenuto fino a noi dall'Evo Medio. Notizie sicure, ma frammentarie, abbiamo dell'inizio del secolo XVII, quando una grande avanzata aveva allarmato gli abitanti di alcune vallate, che prevedevano un'invasione dei pascoli e delle borgate.

Da quella grande avanzata in poi si sono avute oscillazioni in vario senso, ma predominano le variazioni regressive. Osservazioni regolari e precise non furono stabilite che nel secolo scorso, e studi accurati, compiuti solo recentemente, hanno condotto a conclusioni interessanti, anche rispetto ad epoche per le quali non esisteva nessuna osservazione diretta. Così fu dimostrato con sicurezza che nell'Evo Medio, prima, cioè, della grande avan-

UNA GRANDE FRANA NELLA MORENA DESTRA DEL GHIACCIAIO DI MACUGNAGA.

zata del secolo decimosettimo, vi è stato un regresso di entità assai maggiore di quello che attualmente osserviamo.

In quell'epoca, regioni che sono ora sopra al limite della vegetazione arborea, erano invece verdeggianti di conifere e possedevano valichi praticabili, in punti ora perennemente ostruiti dai ghiacci.

Si tratta pertanto di un fenomeno le cui grandi variazioni devono essere misurate in secoli o in millenni, e le cui origini vanno ricercate in fattori profondi della meteorologia e della fisica terrestre, che sfuggono alle osservazioni ordinarie estese a brevi periodi.

Perciò non dobbiamo pensare che la glaciazione del nostro tempo rappresenti come un residuo di un fenomeno già grandioso ed ora tendente a scomparire. Nulla ci vieta di pensare, invece, che possa essere il preludio di nuove ed imponenti avanzate.

Come osserviamo e studiamo noi, ora, in Italia il fenomeno glaciale? Uomini di scienza affermarono primi la necessità di osservazioni e rilievi sistematici. Constatata l'esistenza di una remota epoca glaciale, nella quale una gran parte della Terra ora scoperta era invasa dai ghiacci, gli studiosi furono indotti a considerare la glaciazione attuale e iniziarono le prime ricerche. I fondatori della glaciologia furono, perciò, specialmente geologi. È merito del Centro Alpinistico Italiano di aver iniziato una prima coordinazione degli studi sotto l'impulso dei geologi Parona e Dainelli e dello zoologo Camerano, quando, nel 1910, fu eletto Presidente del nostro massimo Sodalizio alpino. Una prima Commissione, messa insieme con poche persone e scarsi mezzi, a poco a poco, aiutata da Enti culturali, industriali e statali, andò allargando la sua attività, e si costituì in Comitato Glaciologico Italiano, al quale aderiscono non solo geologi, ma anche cultori di varie scienze, i cui sussidi sono necessari per uno studio completo dei ghiacciai. Cooperarono alle ricerche anche i Direttori delle Istituzioni di Stato; in particolare, quelli dei Servizi Idrografici del Ministero dei Lavori Pubblici e il Direttore dell'Istituto Geografico Militare.

Attualmente il Comitato Glaciologico Italiano fa parte del Consiglio Nazionale delle Ricerche, quale Commissione di studio del Comitato per l'Ingegneria, e, con questo riconoscimento ufficiale, la sua vita e la sua attività possono dirsi assicurate.

Il suo programma di lavoro comprende anzitutto l'osservazione metodica, si potrebbe dire la sorveglianza, dei ghiacciai italiani disseminati lungo l'arco delle Alpi. Ne fu fatta inizialmente la statistica e ne fu disegnato un atlante a cura di S. E. il Generale Carlo Porro, coadiu-

GRANDI SERACCHI NEL GHIACCIAIO DI MACUGNAGA. DA NOTARSI LE VENATURE PARALLELE PROPRIE DEL GHIACCIO DI GHIACCIAIO.

(*Fot. dell'A.*)

vato dall'ing. Labus. La pubblicazione fu fatta per cura del Ministero dei Lavori Pubblici e dell'Istituto Geografico Militare. I ghiacciai risultarono in numero di 774; ma questa cifra non è definitiva, poiché si verifica questo fatto singolare: che, diminuendo l'intensità della glaciazione, il numero dei ghiacciai aumenta; infatti, entità glaciali inizialmente unite si suddividono in diverse entità speciali e, reciprocamente, aumentando la glaciazione, entità particolari si fondono in una sola.

Naturalmente, non è possibile seguire anno per anno le variazioni di tutti i ghiacciai italiani. Ma scegliendo in ogni gruppo alpino i ghiacciai principali, si può seguire l'andamento generale del fenomeno.

Il quale non è identico per tutti i ghiacciai, poiché in una stessa epoca ogni ghiacciaio ha caratteristiche proprie, dipendenti dalla sua grandezza, dalla sua ubicazione, esposizione, alimentazione per parte delle alte regioni circostanti.

Tuttavia, in linea generale, e salvo qualche ritardo di fase, si può dire che, *almeno per le grandi oscillazioni*, si ha un andamento concordante in tutta la catena alpina, sia nel versante

SERACCHI IN PROSSIMITÀ DEL FIANCO SINISTRO DEL « PLATEAU DEL LYS ». IN ALTO IL PICCOLO GHIACCIAIO RIMANEGGIATO COI MATERIALI CHE PRECIPITANO DAL SUPERIORE GHIACCIAIO DI FELIK. IN ALTO, A DESTRA, LA MORENA DESTRA DEL RAMO PROVENIENTE DAL GHIACCIAIO DI FELIK.

(Fot. dell'A.)

meridionale che in quello settentrionale; sicché lo studio di alcuni grandi ghiacciai può dare un'idea di quanto avviene anche negli altri.

Il Comitato Glaciologico Italiano si è assicurata la collaborazione di un gruppo di valorosi osservatori, ingegneri, naturalisti, docenti universitari e secondari, i quali, ogni anno, rilevano e misurano in un determinato gruppo alpino le più interessanti variazioni e ne riferiscono al Comitato, che pubblica nel suo Bollettino annuale le loro relazioni. Essi sono coadiuvati da alcuni giovani studenti, designati dalla Commissione Glaciologica del C.A.I. Queste relazioni sono poi riassunte e discusse in una relazione sintetica del Segretario del Comitato prof. U. Monterin.

I ghiacciai osservati negli ultimi anni dal 1931 al 1936 furono rispettivamente 274, 275, 348, 355, 309, 279. Queste cifre dànno un'idea dell'attività dei nostri osservatori, davvero benemeriti della glaciologia.

In tutti questi anni ha dominato una fase di diminuzione o di regresso, la cui entità può desumersi dalla percentuale dei ghiacciai in regresso rispetto al numero totale di quelli osservati. Si hanno, così, le seguenti cifre percentuali

L'ESTREMITÀ SUPERIORE DEL « PLATEAU DEL LYS » E LA CASCATA DI SERACCHI SCENDENTI DAL GHIACCIAIO DI FELIK. LE DUE MORENE MEDIANE IN PROSSIMITÀ DELLA LORO ORIGINE.

in corrispondenza ai sei anni già considerati: 89, 77, 93, 91, 92, 64. Quindi un regresso generale, solo attenuato nell'ultimo anno.

Altro punto fondamentale del programma del Comitato è la descrizione dei ghiacciai dal punto di vista della loro morfologia e delle loro caratteristiche in relazione all'ambiente topografico, geologico e climatico nel quale si trovano. Ampie monografie su tali argomenti furono pubblicate nel *Bollettino glaciologico* per parte di un gruppo di eminenti studiosi. Si raccolsero, inoltre, tutte le notizie storiche che fu possibile rintracciare nei documenti esistenti e nella tradizione.

Questi lavori costituiscono nel loro insieme una illustrazione del nostro patrimonio glaciale ed una base preziosa per le ricerche future. Si studiarono i ghiacciai delle Alpi Marittime, del Monviso, del Monte Bianco, del Gran Paradiso, della Valtornenza, del Monte Rosa, delle Alpi Retiche e delle Orobie. Parimenti è stata oggetto di studi accurati la glaciazione delle Alpi Venoste occidentali ed orientali, delle Breonie, delle Aurine, del Gruppo di Brenta, ed osservazioni furono fatte anche sui ghiacciai del Gruppo del Canin nelle Giulie.

Né fu dimenticato il piccolo ghiacciaio che si trova sotto la cima del Gran Sasso d'Italia, ultimo superstite dei ghiacciai appenninici.

Molti altri lavori svolgono argomenti glaciologici speciali; ma non sarebbe possibile riferirne senza uscire dai limiti imposti a questo articolo.

La relativa uniformità di comportamento dei ghiacciai alpini e la necessità di non estendere eccessivamente le ricerche hanno

CONI DI CHIACCIO AL « PLATEAU DEL LYS ». FENOMENO DOVUTO ALL'ABLASIONE, ANALOGO A QUELLO NOTISSIMO DEI FUNGHI.

consigliato di intensificare gli studi in alcuni ghiacciai tipici, con mezzi più completi, allo scopo di rintracciare le relazioni fra la glaciazione ed i fattori del clima.

Furono scelti a tal uopo due grandi ghiacciai, quello del Lys, nel Gruppo del Monte Rosa, e quello dei Forni, nel Gruppo dell'Ortles.

Il primo offriva il vantaggio della vicinanza dei tre Osservatori meteorologici del M. Rosa: di Gressonei (metri 1800), del Col d'Olen (m. 2871), della Capanna Regina Margherita (m. 4559), affidati alla direzione del prof. Monterin. Il secondo si raccomandava per la sua posizione fra le Alpi centrali ed orientali, per l'ampiezza del bacino collettore e per la decisione presa dall'Ufficio Idrografico del Po di costruire, in prossimità della lingua terminale, un completo osservatorio meteorologico.

UNA SINGOLARE SPACCATURA ALLA FRONTE DEL GHIACCIAIO DEL LYS. TUTTO L'ARCO DELLA PORTA DEL GHIACCIAIO È CADUTO POCHE ORE DOPO LA PRESA DELLA FOTOGRAFIA.

L'Istituto Geografico Militare, su proposta del Comitato e per decisione del gen. N. Vacchelli, ha eseguito nel 1920 un rilievo fotostereogrammetrico della fronte del ghiacciaio del Lys, alla scala 1 : 2000 e con equidistanza delle linee di livello di m. 2. Questo rilievo, uno dei primi eseguiti in Italia col metodo stereofotografico, dà un modello esattissimo dello stato della fronte in quel tempo, che potrà essere confrontato con le forme successive, per dedurne le variazioni con grande esattezza. Parimenti nel 1925 l'Istituto Geografico rilevò con lo stesso metodo tutto il bacino del ghiacciaio del Lys, e ne disegnò una carta alla scala di 1 : 10.000, con equidistanza di metri 10. Confrontando questi rilievi coi primi ingenui disegni che si hanno del ghiacciaio del Lys e del suo bacino, si rimane ammirati degli immensi progressi fatti dalla topografia in questi ultimi decenni.

Da allora le variazioni del ghiacciaio del Lys sono state seguite con cura dal prof. Monterin, che ha raccolto anche dati numerosi sull'ablazione, sulle precipitazioni e sulla radiazione solare nella regione del M. Rosa. Egli ha potuto, con molta sagacia, ricostruire l'andamento del ghiacciaio nel corso di 143 anni, a partire dal 1789 fino al 1931; e studiandone le successive avanzate e retrocessioni ha trovato quattro fasi complete di oscillazione, di varia durata, ma che in media è di circa 33 anni. Per i necessari elementi intorno alle contemporanee variazioni climatiche si è servito della serie di osservazioni che, a partire dal 1818, sono state raccolte nell'Osservatorio del Gran San Bernardo, stazione non molto lontana dalla Valle del Lys. In questo periodo di 114 anni ha individuato tre grandi oscillazioni climatiche (precipitazioni e temperatura), la cui durata media oscilla pure intorno ai 33 anni. Si presenta così spontanea l'idea di una coordinazione fra i due gruppi di fenomeni e di un loro parallelismo.

Interessante è anche il fatto che questi periodi di 33 anni sono tripli dei periodi dell'attività solare, ed è quindi possibile un coordinamento, in ultima analisi, fra oscillazioni glaciali od oscillazioni della radiazione solare.

Questi risultati recano un contributo essenziale ad alcune idee che si vanno affermando in glaciologia, decisamente contrarie a idee, già largamente accettate e diffuse, secondo le quali le avanzate glaciali dovevano considerarsi come effetti di accumuli nivali avvenuti, in epoche assai lontane, negli alti bacini, e procedenti come ondate verso la fronte per effetto del movimento glaciale. Tali concetti sono ora completamente abbandonati.

Lo studio del secondo grande ghiacciaio, quello detto dei Forni, nell'alta Valfurva, sopra Santa Caterina, fu affidato alla Sezione di Mi-

PANORAMA DEGLI ALTI BACINI DEL GHIACCIAIO DEI FO[...]

lano dell'Ufficio Idrografico del Po. Il programma stabilito ha avuto carattere specialmente idraulico e meteorico. Fu costruito un piccolo osservatorio in prossimità del ghiacciaio, ove durante tutto l'anno, col sussidio di apparecchi registratori, si raccolgono gli elementi del clima. Pluviometri ordinari e totalizzatori sono sparsi in tutto il bacino glaciale, e idrometri registratori dànno le portate del torrente glaciale (il Frodolfo) e del torrente affluente dalla Valle del Cedeh.

L'Ufficio si è proposto inoltre la misura delle variazioni della massa glaciale, elemento assai più decisivo che le semplici variazioni frontali. A tale scopo fu eseguito, nell'anno 1929, un rilievo stereofotogrammetrico di tutto il ghiacciaio, alla scala 1 : 5000, con equidistanza di metri 5 per le linee di livello. Ed il rilievo fu ripetuto negli anni successivi, il che rese possibile la misura, per confronto, delle variazioni di massa.

Le variazioni annuali, però, non hanno grande significato. Il confronto, invece, tra il rilievo del 1929 e quello del 1934 ha dato modo all'ing. Merla, della Sezione di Milano dell'Ufficio Idrografico, di arrivare a notevoli conclusioni. È stato possibile calcolare il valore integrale dell'ablazione nel quinquennio; ed in base alle osservazioni meteorologiche, trovare il valore della precipitazione e del deflusso totali. La somma dei primi due elementi (ablazione e precipitazione) dovrebbe equivalere al terzo (deflusso totale), se non entrassero in giuoco altri elementi. Per stabilire il bilancio idrologico del ghiacciaio è necessario introdurre un quarto elemento, detto *precipitazione occulta*, che alla sua volta è il prodotto di diversi fattori, ma prevalentemente dell'umidità che il ghiacciaio condensa direttamente dall'atmosfera.

L'equazione del bilancio idrologico glaciale può, quindi, così stabilirsi: afflusso meteorico + ablazione + precipitazione occulta = volume integrale del deflusso.

Siccome di questi quattro termini tre sono misurabili, come si è visto, l'equazione permette di trovare il valore del quarto, cioè della precipitazione occulta.

Ad illustrare queste considerazioni trascriviamo i valori dei quattro elementi calcolati dall'ing. Merla pel ghiacciaio dei Forni e pel quinquennio 1929-34:

Precipitazione meteorica .	mc.	213.640
Contributo glaciale . . .	»	38.639
Precipitazione occulta . .	»	171.368
Deflusso totale	mc.	423.647

[...]OTOGRAFIE ESEGUITE PER IL RILIEVO FOTOSTEREOGRAMMETRICO.

Secondo questo primo tentativo di bilancio idrologico, la precipitazione occulta equivarrebbe a circa gli 8:10 della precipitazione meteorica. Il ghiacciaio darebbe un contributo idrico assai superiore alle precipitazioni meteoriche da esso ricevute, anche non tenendo conto dell'ablazione.

Ma questi dati sono ancora troppo scarsi per dedurne conclusioni di carattere generale.

I procedimenti che abbiamo ricordato permettono la misura delle variazioni di massa. Ma si può domandare: non è possibile la misura della massa totale che costituisce l'intero ghiacciaio? È facile comprendere che questo problema si identifica con l'altro di poter misurare in un punto qualsiasi la profondità del ghiacciaio. Misure dirette di profondità furono effettivamente eseguite mediante trapanazioni del ghiaccio. Ma si tratta di operazioni troppo complicate, lunghe e costose: perciò si pensò di ricorrere a metodi indiretti, analoghi a quelli che si usano per scandagliare le profondità marine, mediante la trasmissione di onde speciali e la ricezione delle onde riflesse dal fondo. Dal tempo che impiegano le onde trasmesse a ritornare alla superficie si deduce la profondità. Ma soltanto le onde di carattere sismico, prodotte sulla superficie del ghiacciaio mediante esplosioni, si mostrarono adatte a tali applicazioni.

La Commissione elvetica dei ghiacciai ha con molta abilità applicati e perfezionati questi procedimenti ed ha potuto persino designare le linee di livello di un tratto del fondo del ghiacciaio del Rodano.

Lo scorso anno questa Commissione operava sul ghiacciaio dell'Unteraar, presso il Colle del Grimsel, e noi avemmo il piacere di assistere, con nostra soddisfazione vivissima, ad esperimenti del più alto interesse, compiuti su quel ghiacciaio dai professori Iost e Kreis.

Ma un'altra via può essere seguita per valutare le profondità glaciali. Il ghiacciaio scende giù per la valle che lo contiene, per effetto del suo peso, come un'immensa fiumana. La sua velocità è minima a cagione del grande attrito interno e sulle pareti, ma ha una distribuzione analoga a quella delle correnti fluide, regolari, non turbolente. Gli strati di ghiaccio scorrono gli uni sugli altri, in modo che presso le pareti rocciose la velocità è piccolissima e va crescendo verso la superficie libera. Perciò, se si misurano gli spostamenti che in dato tempo avvengono lungo una sezione rettilinea superficiale, troviamo che essi si distribuiscono lungo una

curva dipendente dall'inclinazione del ghiacciaio e dalla forma del profilo della sua sezione.

Ora, con qualche ipotesi semplificatrice, è stato possibile collegare le due curve in modo che, conosciuta la curva delle velocità, si può costruire quella del profilo, e rendere così possibile la valutazione delle profondità glaciali in base alla conoscenza delle velocità superficiali.

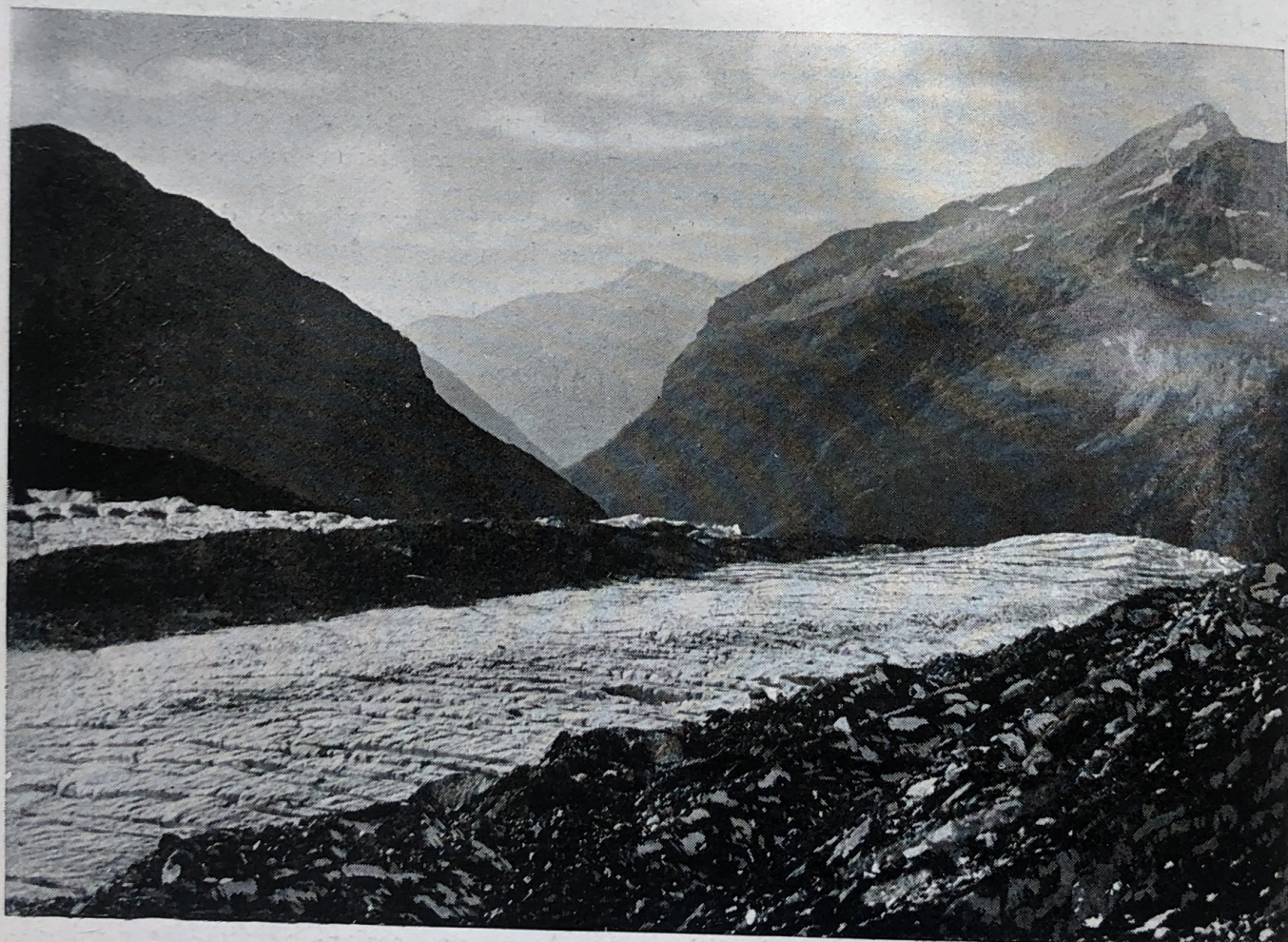
Il problema della misura delle profondità si riduce così al problema delle velocità superficiali. Resta però qualche incertezza dovuta al coefficiente d'attrito interno del ghiaccio, non ancora determinato in modo definitivo.

Ampie ricerche condotte con questi metodi furono sistematicamente eseguite dalla spedizione tedesca del 1934 al Nanga Purbat nell'Himalaia, e si stanno iniziando anche in Italia. La stereofotogrammetria può essere di valido aiuto per la misura delle velocità.

Nella storia delle ricerche glaciali conserveranno sempre un posto importante quelle eseguite da Jean Vallot sul Mère de glace del Monte Bianco, dal 1894 al 1898, e specialmente le ricerche continuate per un quarantennio, dal 1874 al 1913, dalla Commissione elvetica dei ghiacciai, sul grande ghiacciaio, da cui nasce il Rodano, seguendo con lavoro topografico di precisione i movimenti superficiali e le variazioni frontali per tutto questo periodo.

Queste sommarie notizie sugli studi che si vanno facendo su questo meraviglioso fenomeno della glaciazione possono dare qualche idea della complessità dei problemi che è necessario risolvere, e possono parimenti mettere in luce la necessità che cultori di molteplici diverse discipline, tecnici ed industriali, animati da uno stesso ideale, si colleghino in mutua collaborazione per risolverli.

Il problema glaciale è tra quelli che maggiormente richiedono una larga cooperazione scientifica e tecnica, per giungere a qualche risultato importante. La Commissione elvetica dei ghiacciai ha dato, a questo proposito, un esempio notevolissimo, auspicando la collaborazione non solo degli studiosi della presente generazione, ma anche delle generazioni future. Negli alti bacini del ghiacciaio del Rodano, alcuni anni or sono fu collocata in bell'ordine una serie di proiettili d'artiglieria, contenenti ciascuno l'indicazione precisa della posizione topografica e della data del collocamento. Quei proiettili arriveranno alla fronte del ghiacciaio, secondo un calcolo approssimato, fra 80 o 90 anni, quando più nessuno di coloro che hanno eseguito l'operazione sarà ancora in vita. Il controllo di questa esperienza sul movimento glaciale resta così affidato all'opera di glaciologi futuri, che ancora non hanno veduto la luce del giorno!

CARLO SOMIGLIANA

LA «TESTA GRIGIA», VISTA DAL PLATEAU».

FIGG. 1, 2, 3. – ASKOS DI CROTONE.

(*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

ANTICHI BRONZI FIGURATI DEL BRUZIO E DELLA LUCANIA

Anche presso le popolazioni italiche del Sud (Bruzi e Lucani), come in Etruria, nel Piceno, negli Abruzzi, a partire dal secolo VII a. C., sovrabbonda la produzione degli oggetti di bronzo: sotto forma di armi, di utensili, di ornamenti, talvolta insigniti di fini ornati geometrici, e non di rado con accenni di figure. Gli scavi ed i trovamenti fortuiti, controllati dalla Soprintendenza di Reggio durante il decennio in cui ne sono stato a capo (1925-1936), hanno ribadita la convinzione che tutte le genti appenniniche preromane e anelleniche, dalla valle del Po allo Stretto di Messina, erano orientate verso un unico orizzonte spirituale, artistico ed economico; il che dimostra l'omogeneità della nostra antica stirpe, nonostante la frazionata nomenclatura dei gruppi e delle tribù. E poiché gli abitanti indigeni dell'odierna Calabria e Lucania si trovarono a più diretto e più lungo contatto con i Greci immigrati nella Penisola, il fenomeno della produzione dei bronzi assume per noi aspetti di particolare interesse: in quanto rivela le influenze formali esogene e la capacità di renderle da parte di chi le riceveva ed in qualche modo le assimilava, mescolandovi peraltro visioni e risorse della propria anima. Lo stesso avveniva per l'industria delle terrecotte.

Allo scopo di restringere e contenere il vasto problema in limiti informativi chiari e generali, non tocco la *vexata quaestio* sulla provenienza della materia prima; e debbo altresì sorvolare sulla questione – pure molto agitata, ma non ancora risolta – dei diversi centri italiani di produzione. In tesi approssimativa, ma fondata sull'esperienza dei fatti, possiamo tuttavia affermare che focolari produttivi di bronzi artistici, e poi figurati, esistevano da tempo remoto nella Lucania e nel Bruzio, come nelle altre regioni continentali d'Italia, ma non sono stati ancora rintracciati e identificati.

I simulacri bronzei, di piccole dimensioni, che ora qui esibisco, sono tutti inediti, tranne uno, il *Lare di Sibari*, riprodotto alla fine di questo articolo, e che ho già illustrato altrove. Egualmente non mi occupo di un'*Athena Promachos* proveniente dal territorio di Laos, ed ora nel Museo della Magna Grecia a Reggio – imitata da un tipo attico del sec. V, e prodotta in un'officina lucana con peculiari mende – dato che fu da me pure illustrata in una precedente pubblicazione. Da ultimo, debbo far rilevare che, sebbene abbia avuto modo in precedenza di intrattenermi sul *torello di Lavinium*, stimo utile riprodurlo qui con nuove osservazioni atte ad offrirne una più esauriente comprensione.

I bronzetti di cui mi occupo appartengono alle raccolte governative di Reggio, e costituiscono il promettente fulcro di una vera e pro-

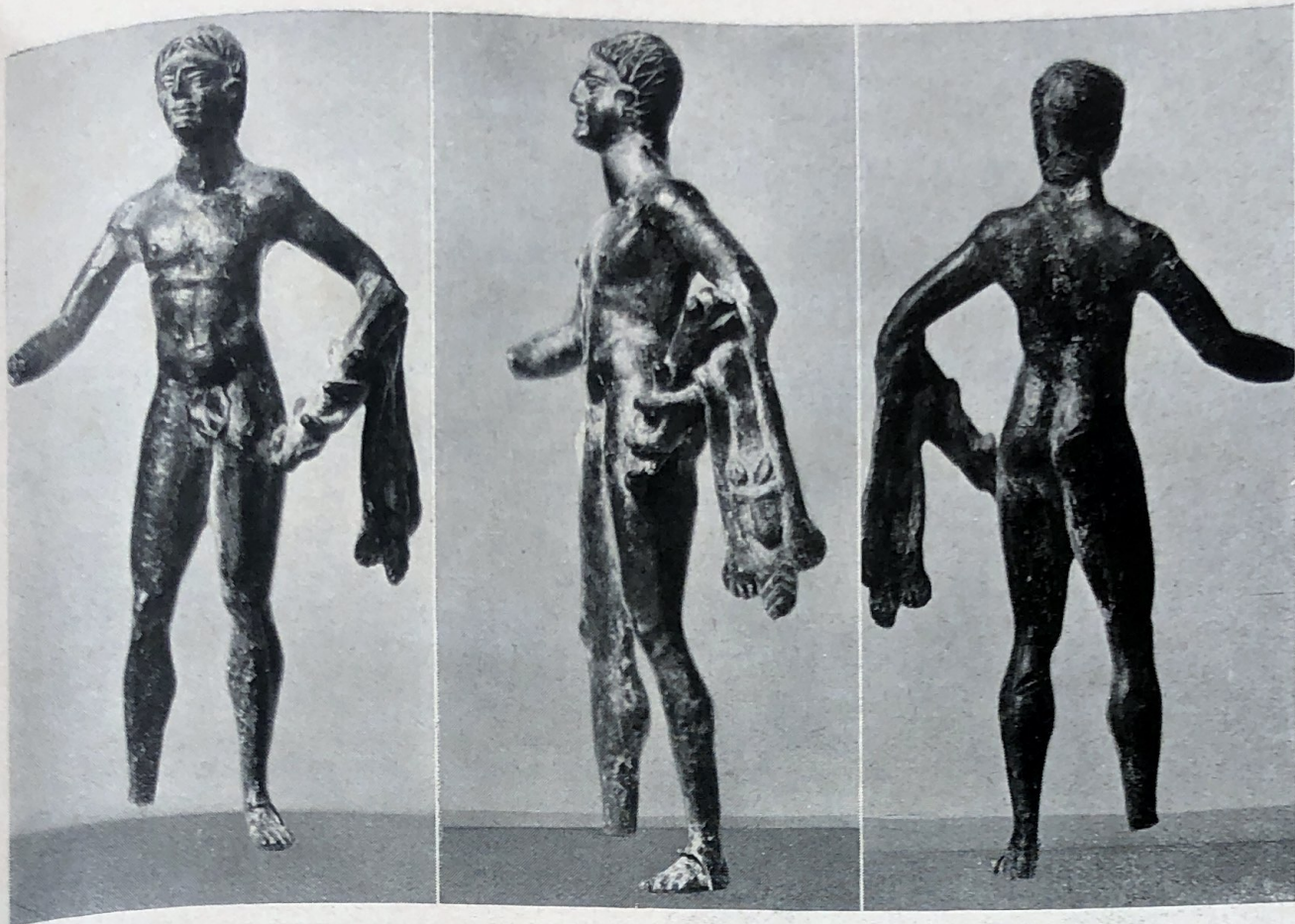
FIGG. 4, 5. – SOSTEGNO DI SPECCHIO DI METAPONTO.
(*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

pria collezione di bronzi, che potrà formarsi da oggi in avanti, con relativa facilità, a maggior prestigio ed attrattiva di quel Museo, tuttora quasi sconosciuto agli studiosi ed ai turisti.

Bronzi di carattere arcaico.

Accanto alle figurine enee, per lo più manichi di specchi, provenienti da Locri e già riunite a Reggio, databili al secoli VI-V av. Cr., dobbiamo collocare due analoghi oggetti scoperti rispettivamente nel territorio di Crotone ed in quello di Metaponto.

Il primo di essi è un *askos* di bronzo, di modeste proporzioni, forse in origine recipiente per profumi, privo del piede e con qualche corrosione ed ammaccatura alla superficie. Esso ha l'aspetto di una Sirena-Arpia dalle ali raccolte (fig. 1 e 2); e l'ansa è costituita da una figurina femminile del tipo delle *Korai* dell'Acropoli di Atene, con la mano sinistra distesa al fianco e la destra che stringe una ghirlanda di fiori sul petto (fig. 3). Dal punto di vista strumentale questo ricco recipiente è una novità, in quanto si conoscevano esemplari fittili del genere, però mai con l'ansa figurata, mentre nulla di simile ci è pervenuto in metallo. Sotto l'aspetto formale, invece, troviamo riscontri ed analogie in piccole rappresentazioni coeve, pure di bronzo, così per la figura del vaso propriamente detto, come per il manico che vi è inserito. Analizzando separatamente i due elementi figurati

FIGG. 6, 7. – SOSTEGNO DI SPECCHIO DI METAPONTO: PARTICOLARI. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

FIGG. 8, 9, 10. – HERAKLES DI CARIATI. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

di tale *symplegma*, troviamo un notevole parallelismo tra la nostra *Sirena* – cava nell'interno – ed una piena ornamentale del Museo di Amburgo, proveniente dall' Etruria, ed assegnata del pari al sec. VI (prodotto italiano sotto l'influenza dello stile ionico). L'esemplare di Amburgo ha i piedi di palmipede fissati sopra una roccia; e probabilmente della stessa natura dovevano essere quelli dell' *askos* di Crotone. Ma, d'altra parte, la *Sirena* di Amburgo è nuda, mentre quella di Reggio ha il chitone a pieghe, ornato di meandro all'orlo (fig. 2). Anche l'acconciatura è un po' diversa: nella prima le trecce sono lunghe e disposte a raggiera sulle ali raccolte; nella nostra, invece, scendono sugli omeri bipartite.

Giova qui anche ricordare che piccole imagini enee del periodo arcaico, improntate al medesimo schematismo, non sono ignote nell'ambiente della Magna Grecia (esemplari di Sfingi da Cuma e da Locri nelle collezioni Lambros di Atene e Dattari del Cairo), e neppure in quello del Piceno.

L'*ansa* poi (fig. 3) rappresenta isolatamente una concezione plastica stilizzata, con parentele ramificate in tutta la numerosa serie delle figure femminili in piedi della seconda metà del secolo VI e della prima del V; ma i più diretti riscontri si notano in taluni manichi di specchi di soggetto simile (ad Atene, al Louvre ed in altre raccolte). Ciò denota che trattavasi di un motivo acquisito al repertorio dei bronzisti industriali dell'orizzonte ellenico, con derivazione dalla statuaria.

Certi sedimenti di ossido rossiccio negli incavi dei graffiti autorizzano a ritenere che l'*askos*, nelle parti ornamentali (orecchini, meandro,

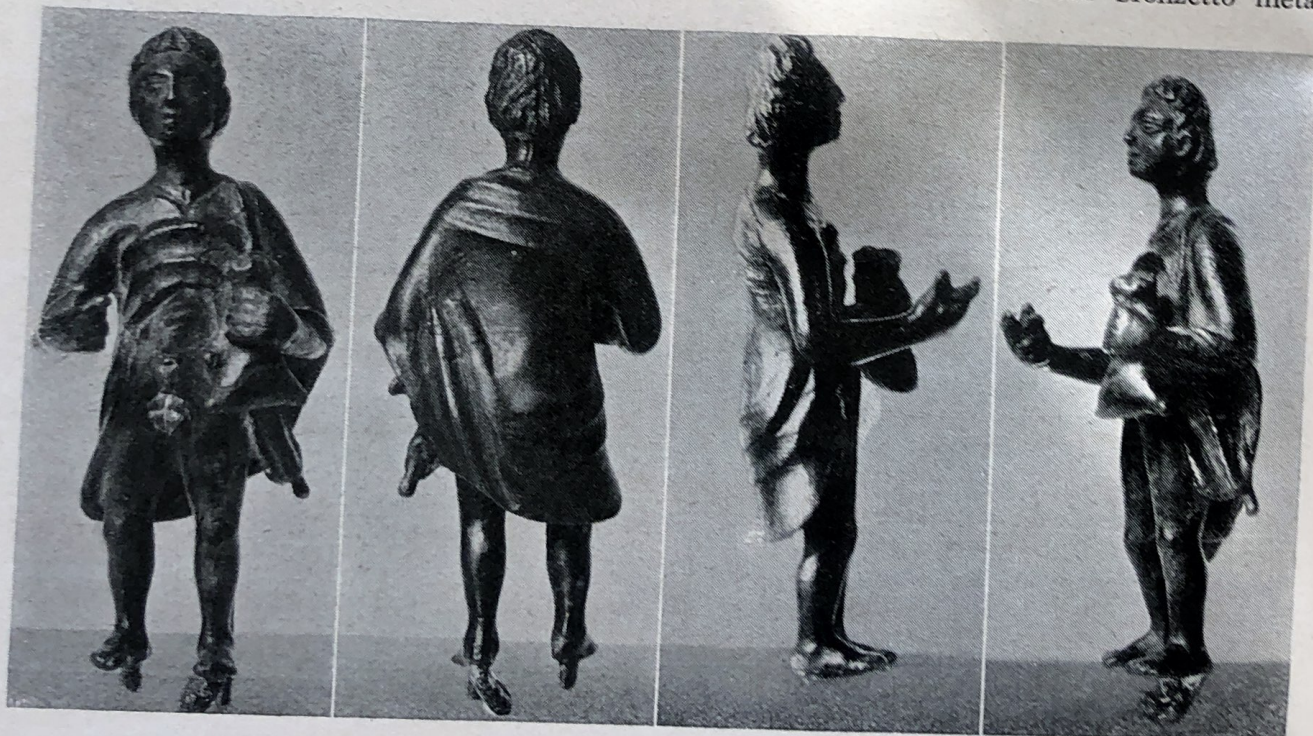
FIG. 11 – HERAKLES DI CARIATI. PARTICOLARE.

FIG. 12. – HERAKLES DI CARIATI: PARTICOLARE DELLA SPOGLIA NEMEA.

trecce, collana) fosse in origine ageminato con argento. Quindi prodotto finissimo di toreutica e di oreficeria: tale da riportarlo, anziché ad una bottega italica, piuttosto alla corrente d'arte che da Corinto e da Corcyra defluiva, con suppellettili metalliche e particolarmente vascolari (specie balsamari con analoga ricerca coloristica del nostro *askos*), sul mercato dell'antica Kroton. La stessa concezione associativa delle due figure svela una potenzialità culturale e stilistica di ordine superiore.

Col bronzetto – pure riferibile al sec. VI – proveniente da Metaponto, e qui esibito alle figure 4 e 5, entriamo invece nella sfera della produzione italiana, sia pure improntata a tipi, schemi e soggetti dell'orizzonte ellenico.

Trattasi di un manico di specchio a foggia di efebo nudo, in punta di piedi sopra una foglia di edera, e con le braccia alzate a sostegno del disco (la mano sinistra è perduta). Rendimento frontale; slancio e leggerezza inusitati (di aggiunta locale) in questa figura, che risale alla concezione plastica dei *Kouroi* arcaici polarizzati intorno all'Apollo di Tenea. Nella citata collezione Lambros esiste un manico di specchio, trovato a Locri, molto vicino all'esemplare di Metaponto, così per il gesto delle mani alzate, come per la stilizzazione corporea e per l'economia delle masse muscolari degli arti e del torace. Ne differisce peraltro nell'acconciatura, nella impostazione più rigida e nella base, che è rettangolare invece che a foglia. L'ingenuo espediente, poi, di esprimere la figura in punta di piedi, per spingere idealmente più su il disco speculare, è documentato in qualche altro sostegno dello stesso genere esistente al Louvre.

I particolari del viso sul bronzetto meta-

FIGG. 13, 14, 15, 16. – HERMES DI ARMENTO.

(*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

pontino (fig. 6) sono resi sommariamente e rozzamente, con deplorevole trascuratezza, in confronto delle risorse rivelate dall'artefice nel duplice movimento della figura. La tecnica indigena – sempre difettosa ed approssimativa nella costruzione della testa in tutti gli esemplari, grandi e piccoli, della scultura italica dei primordi – contrasta vivamente con la parte opposta del capo, dove la chioma libera e bulinata ricade a punta sulla schiena (fig. 7), così come si vede sull'Apollo da Piombino, di fattura etrusca (primi del sec. V a. C.). Le differenze e le lacune, notate alla stregua della genuina tradizione artistica greca, denotano l'intervento di nuove forze intellettuali affioranti dal fondo autoctono della stirpe.

Bronzi del periodo ellenistico e romano.

Dal sec. IV in poi, dopo la riscossa delle popolazioni indigene che aprì il varco alla potenza unificatrice di Roma, assistiamo ad un intenso fenomeno di rielaborazione dell'arte greca su suolo italico. La regione meridionale è popolatissima; i commerci e le industrie vi si svolgono con singolare attività; l'agricoltura è in pieno sviluppo: in sintesi, il paese è ricco e fiorente.

Nel quadro di questa ripresa di vita economica e spirituale delle genti appenniniche si ha anche una fioritura di espressioni plastiche sia nel vasto e facile campo della terracotta, sia in quello più ristretto ma più pregiato dei bronzi. I piccoli simulacri che ora addito ne rappresentano palmari testimonianze.

Si tratta in prevalenza di rappresentazioni di numi appartenenti al pantheon ellenico, ma informate ad una interpretazione assolutamente originale e peculiare.

Il primo esempio è una figura di *Herakles* in piedi, con bella patina verdone (indice della bontà del metallo), proveniente da Cariati – l'antica Parentum sull'Ionio, dell'*Itinerarium Antonini* – giunta a noi in buono stato di conservazione nelle parti essenziali (figg. 8, 9, 10). È espresso in sembianze giovanili – quindi in rapporto ad una tipologia antellenistica – ed è caratterizzato dalla corta e nodosa clava che regge con l'enorme mano sinistra, e dalla pelle nemea che pende dallo stesso braccio. Nell'impostazione del personaggio e nella struttura della testa e delle masse muscolari persistono modi, espedienti e segni di arcaismo. Il trattamento dei capelli a larghe e profonde incisioni intersecantisi, e la forma dell'occhio largo allungato, con prospettiva laterale, sospingono la nostra mente verso il nobile ciclo della statuaria della prima metà del secolo V (fig. 11). Ma non v'è dubbio che il bronzetto di Cariati sia stato concepito e fuso (in una officina calabrese o lucana?) molto tempo dopo quella data: presumibilmente tra il III ed il II sec. a. C. Le prove della seriorità e della povertà concettuale indigena risaltano nella disimmetria delle parti del corpo, ed in primo luogo dalla strana forma della spoglia belluina (fig. 12). L'artefice italico, che aveva copiato di terza o di quarta mano da un modello da lui non capito, e che per di più non aveva visto mai un leone, rese la nebride come la misera pelle di un gatto scorticato.

Un altro nume, non guerriero ma trafficante e denaroso – *Hermes* – ci si presenta effigiato in un bronzetto di Armento in Lucania (luogo famoso nella storia dell'archeologia italiana per precedenti scoperte di bronzi, di ori, di vasi istoriati), appunto con la borsa di cuoio (in

FIGG. 17, 18, 19. – HERMES DI TIRIOLO. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

greco: *ballantion*) gonfia di quattrini, serrata nella mano sinistra, ed un mantellino da viaggio gettato sulle spalle e intorno al petto. In origine era fissato sopra una base lignea, come risulta dai ganci esistenti sotto i piedi; e perciò è da credere che si trattasse di un simulacro propiziatorio di ricchezza, tenuto in casa, anziché di un vero e proprio *ex voto* destinato ad un santuario.

Anche in questo caso l'interpretazione locale ed artigiana del soggetto ha mirato ad esprimere, con esagerata evidenza, il carattere finanziario del dio, conferendogli veste, movimento, attributo e particolari stilistici gravitanti piuttosto intorno alla rudimentale e rozza visione indigena della scultura, anziché sul canonico repertorio delle forme elleniche pure (figg. 13, 14, 15, 16).

Sul fianco sinistro, da sotto il mantello, pende l'estremità di una spada; ed anche tale aggiunta risale all'elaborazione del tipo in ambiente italico. Ma ciò nonostante, possiamo essere certi che questa figurina di Armento rappresenti proprio *Hermes*, in forza dell'attributo suo particolare (il *ballantion*) che ne determina senza equivoci la personalità.

A Tiriolo, in Calabria (l'antico *Agro Teurano* dei Romani, da cui proviene il celebre *Senato-consulto* contro i *Baccanali*, circa del periodo di Silla, ora a Vienna), furono rinvenuti due pregevoli bronzi figurati: un *Hermes* seduto e una *Selene* in piedi.

L'essenza del soggetto in questo *Hermes* teuranense, con più fedele aderenza alla tipologia ellenistica del nume, è comprovata dal *pètaso* alato sul capo, dai calzari pure forniti di ali (epperò velocissimi), e dalla borsa di pelle – risultante dalla spoglia di un piccolo mammifero scuoiato – analoga a quella dell'esemplare di Armento, stretta con la mano sinistra (figg. 17 e 18).

Il dio, di aspetto giovanile, con clamide rovesciata a tergo (fig. 19), è seduto sopra una roccia, in riposo, e porge con la destra una pàtera sacrificale ombellicata. Si conoscono altri esemplari molto vicini concettualmente al nostro, anche quando manchi il *ballantion*, o la

FIGG. 20, 21. – SELENE DI TIRIOLO. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

FIG. 22. – BRONZETTI DEL « VILLANELLO » (COSENZA). (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

pàtera, o il *pètaso*, e fra tutti debbo ricordarne uno di Pompei ed uno della collezione Bammeville al Louvre: il che fa intuire che l'archetipo donde codesti furono copiati doveva essere una grande statua di culto, purtroppo perduta. Il bronzo di Tiriolo tuttavia, malgrado la patina spessa e porosa, di color verde chiaro, che lo ricopre, rivela una fine cura di ritocchi nei particolari (specialmente nei capelli, nelle alette del *pètaso* e nei calzari), tanto da distinguerlo fra gli altri prodotti della medesima serie, ed avvicinarlo di più all'originale scomparso.

È da supporre tuttavia che nell'originale statuario, in luogo del *ballantion*, il nume reggesse il *caducèo*, e che la borsa coi denari fosse una variazione ed un'esibizione *ad abundantiam* del carattere del dio, dovuta all'iniziativa dell'artefice italico. Il parallelismo di tale attributo col bronzo di Armento mi sembra una prova decisiva.

L'altro simulacro eneo dell'agro Teurano rappresenta – come ho detto – una *Selene* tuttora fissata sulla sua originaria basetta rettangolare, vestita di lungo chitone ionico con apoptygma, le braccia nude alzate a sorreggere il manto girato ad arco al disopra della testa, ed insignito di una lunula – dichiarativa della dea – fra due astri (figg. 20 e 21). Il capo è cinto da una corona radiata, a ribadire la natura astrale di Selene. Anche questo notevole simulacro di Tiriolo risale ad una nobile concezione statuaria, e trova riscontro in analoghi apografi, però più evoluti, di Berlino e del Vaticano (in marmo).

Con ardimento ingenuo, ma non privo di efficacia, lo scultore ellenistico, volendo riprodurre la notturna dea librata in cielo, dovette affidarsi all'espediente di accennare sulla stoffa del manto gli elementi del firmamento. La genuinità ellenica della creazione originaria riflessa in codesto simulacro del Museo di Reggio, traspare dall'impostazione interamente frontale e verticale della figura, dall'eleganza – con residui ancora di arcaismo – del drappeggio della veste, dalla lunga e serpeggiante treccia di capelli, riassuntiva di tutta la chioma, che dalla nuca ricade sulla schiena (fig. 21).

Le condizioni conservative della statuetta non sono buone; una patina verdognola, spessa e farinosa la ricopre tutta – ancor peggio che sull'*Hermes* – e ne ottenebra i particolari ed i ritocchi a bulino, che furono curati con meticolosa attenzione. Se – come riteniamo – anche questo bronzo uscì da un'officina italiota, esso dimostra l'eccellenza cui erano pervenuti i plasmatori ed i fonditori indigeni, sotto l'influenza dell'arte e della tecnica ellenica del metallo. Per restituire poi *ad pristinum* detto simulacro ed anche quello di *Hermes* della stessa provenienza (egualmente molto malato), sarebbe consigliabile di sottoporlo al noto processo di elettrolisi, allo scopo di ottenere la rimetallizzazione dell'ossido.

Da Cosenza (località « Villanello ») provengono tre modesti bronzetti, che riproduco alle figg. 22 e 23. Il primo ripete il cosiddetto « Ercole italico », cioè un tipo di *Herakles* nudo, imberbe, in atteggiamento minaccioso, con la clava alzata e la nebride leonina, ridotta ai minimi termini, pendente dal braccio sinistro. È un tipo fissato in una stilizzazione formale, che spesso sfugge ad un preciso criterio cronologico; però molto diffuso, con poche varianti, anche in altre regioni d'Italia (Abruzzi, Piceno, Etruria, ecc.).

Il secondo esemplare cosentino è una figurina maschile stante, mutila delle braccia e delle

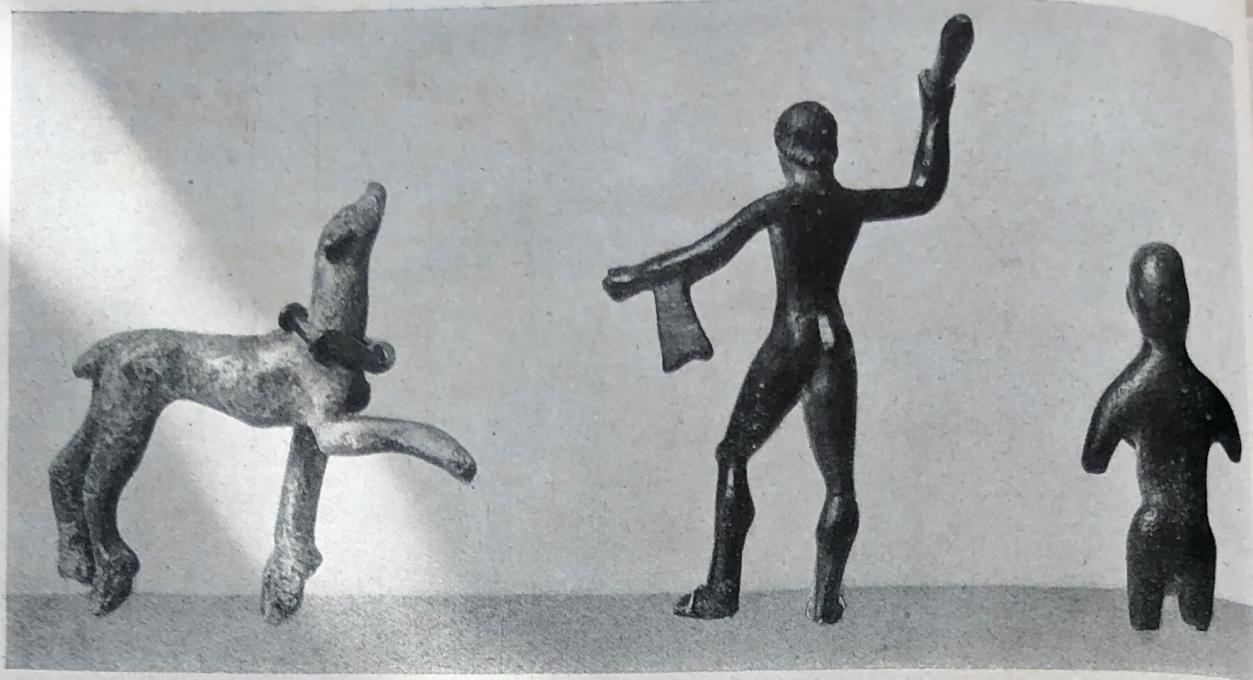



FIG. 23. – BRONZETTI DEL « VILLANELLO » (COSENZA). (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

gambe, del tipo dei *Lemures* (ombre di defunti), e pertanto non rara nei sepolcreti italici di età ellenistica e romana.

Il terzo bronzo di Cosenza è rappresentato da un vivace levriero latrante e con una zampa alzata, insignito di un collare mobile di argento: particolare del tutto nuovo per esemplari del genere.

Quanto al tipo, sebbene il bronzetto di Cosenza sia trattato sommariamente, si accosta a prodotti similari tardo-ellenistici di varia provenienza. Un esemplare quasi identico al nostro, ma senza collare, fu rinvenuto a Cortona e si conserva nel Museo Archeologico di Firenze. L'appendice sotto le tre zampe superstiti, essendo mutila quella rialzata, ci dice che l'animale era sorretto da una base di legno: e pertanto risalta ancor più la peculiarità del collare di verghetta di argento a doppia maglia per potersi allargare e stringere.

Risalgono anche ad una scoperta fortuita, fatta a Cosenza dieci anni or sono (sulla sinistra del Crati, all'altezza della stazione ferroviaria), quattro piedini femminili di bronzo, calzati di eleganti sandali, i quali costituivano i sostegni di una cista lignea per la custodia di gioielli e di utensili e cosmetici del mondo muliebre. Il recipiente di materia organica si è consunto col trascorrere dei secoli, e sono rimasti solo questi piedi, vuoti all'interno, di finissima fattura (fig. 24), simili a numerosi altri esemplari dello stesso genere e destinazione trovati a Pompei.

Dalla zona di *Lavinium Bruttiorum*, presso la sibaritica Laos, a sinistra del fiume omonimo, sul Tirreno, proviene il torello di bronzo delle figg. 25 e 26, creato con parsimonia somma di mezzi plastici, ma nondimeno improntato ad un grande verismo e ad una sintesi vitale veramente inconsueta presso scultori e coroplasti di oltre duemila anni fa.

Che si tratti di una creazione del tempo ellenistico – cioè posteriore al sec. IV – nell'ambito

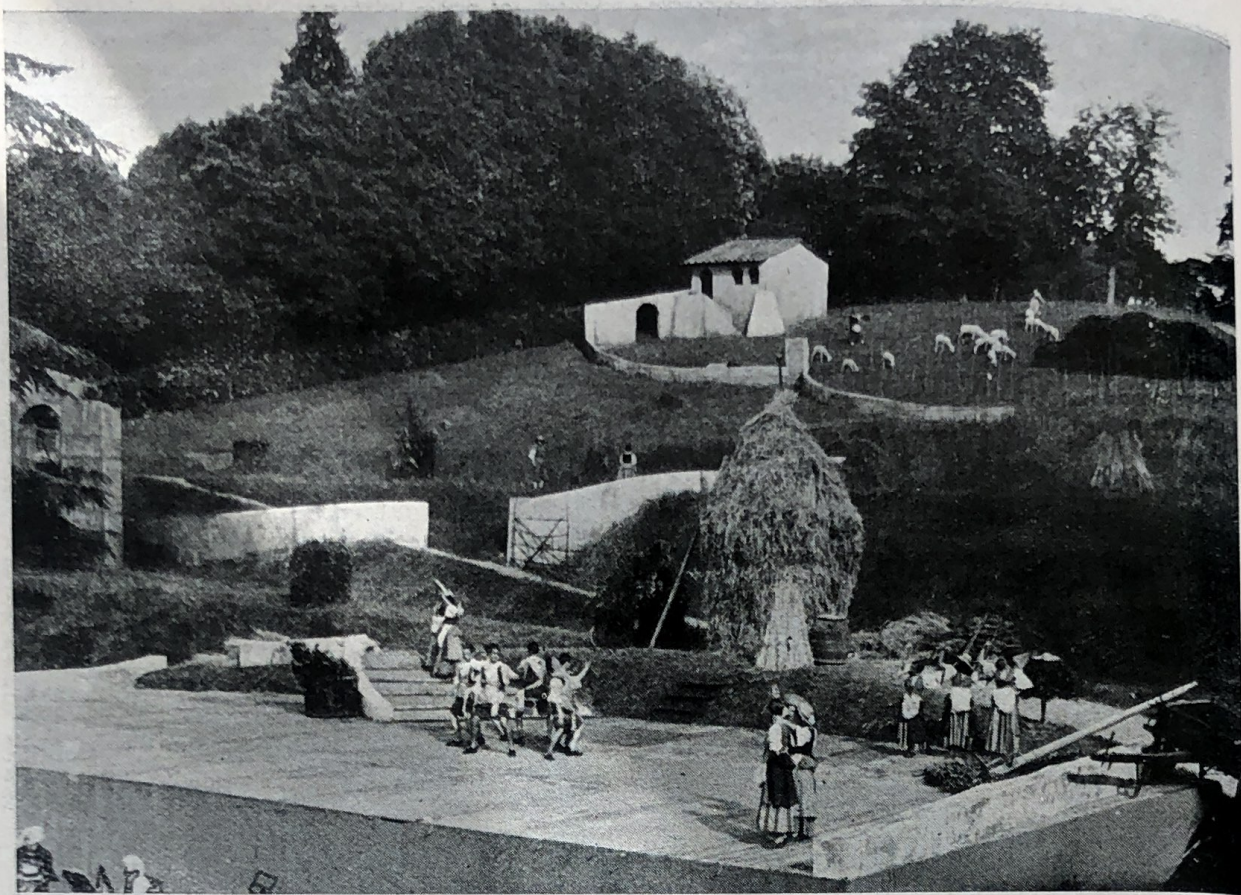
FIG. 24. – PIEDI DI CISTA. COSENZA. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

FIGG. 25, 26. – IL TORELLO DI LAVINIUM.

dell'arte indigena, si desume con sicurezza ricordando il ben noto gruppo dell'*Aratore Etrusco* di Arezzo, ora al Museo di Villa Giulia a Roma, i cui bovi aggiogati offrono le medesime caratteristiche nel trattamento corporeo. E che l'archetipo dovesse essere stato trattato primitivamente in terracotta risulta in modo indubbio da paralleli esemplari fittili conservati in diversi Musei; ed anche di recente scoperta. Questo meschino torello – surrogato molto economico di un'offerta in carne ed ossa in frode della divinità – rappresenta una lontana anticipazione, sulla direttiva dell'ideale artistico particolare della stirpe italica, dell'astrazione dai valori corporei a vantaggio dello spirito informatore, tendenza che riscuote largo credito ai nostri giorni.

Chiudo questa rassegna presentando l'elegante figura di un *Lare* domestico, libante e danzante (fig. 27), rinvenuto colà dove sulle rovine di Sibari eran sorte fiorenti fattorie e ville romane dell'ultimo secolo della Repubblica: simulacro documentario, in quella ferace plaga tra il Crati ed il Coscile (antica *Sybaris*), del culto ai Lari rinnovato da Augusto; ed insieme prova della bravura tecnica conseguita dai fonditori e toreuti del Bruzio. Fatta eccezione per l'*askos* in forma di Sirena, tutti gli altri bronzi sopra descritti appartengono alla produzione locale: così la «merce povera» rappresentata dai trovamenti cosentini, del «Villanello» come i ragguardevoli simulacri provenienti da Metaponto, da Cariati, da Tiriolo, da Lavinium, dalla piana di Sibari, ed anche il *Mercurio* di Armento. Essi, tutti insieme, esprimono la potenzialità degli Italioti nel campo della metallurgia artistica durante il corso di circa mezzo millennio, dall'apogeo dell'influenza greca nel Sud al dominio romano. Ed in forza appunto di queste probative voci ora raccolte e chiarite, si conferma l'intuizione, già profilata da studiosi di archeologia della generazione precedente la nostra, che accanto ai focolari di produzione etrusca di piccoli bronzi (Cortona, Arezzo, Fiesole, Populonia ecc.), esistettero anche nell'Italia Meridionale scuole e centri produttivi assai fecondi, che è d'uopo determinare topograficamente.

EDOARDO GALLI

FIG. 27. – IL LARE DI SIBARI. (*Fot. R. Soprintendenza, Reggio*)

«LA TANCIA» DI MICHELANGELO BUONARROTI (MAGGIO 1936 - FIRENZE, GIARDINO DI BOBOLI). *(Fot. Direz. Gen. del Teatro)*

SPETTACOLI ALL'APERTO

DALLE SACRE RAPPRESENTAZIONI DEL MEDIO EVO ALLA STAGIONE GOLDONIANA DI VENEZIA

Con il ritorno dell'estate fioriscono in tutta Italia le rappresentazioni all'aperto. Dopo le rappresentazioni classiche di Siracusa e di Agrigento, dopo la grande stagione del Maggio fiorentino, ecco s'animano le pietre millenarie dell'Arena di Verona, e nel Castello Sforzesco Milano riprende le grandi esecuzioni d'opera per le masse. Dovunque, sotto il cielo d'Italia, si rizzano le tende e si montano i palchi dei carri di Tespi. Sotto gli auspici della civiltà fascista, l'Italia, che, prima fra le Nazioni moderne, inventò il teatro chiuso, riservato alle classi elette sociali e intellettuali, crea oggi non la moda, ma il gusto del teatro all'aperto e, a poco a poco, creerà una nuova arte teatrale, fatta appunto per esser esibita all'aperto, fuor della consueta convenzione scenica (legata ancora al concetto della sala chiusa) e adatta ad essere udita e compresa da masse di migliaia e migliaia di spettatori.

Tra queste manifestazioni, nelle quali gli Italiani sembrano ritrovare finalmente i caratteri inconfondibili della propria razza e il filo della propria antichissima tradizione, gli spettacoli goldoniani di Venezia tengono un posto a parte. Perché Venezia – prima forse tra le città italiane che amò inscenare spettacoli all'aperto, la città nella quale più a lungo sopravvissero, anche sotto l'azione livellatrice e snaturatrice dell'Ottocento, le forme più umili e più popolari dello spettacolo di strada e di piazza, e che, infine, ha dato origine, per la peculiarità della sua vita e della sua civiltà, ad un teatro interamente suo, che assurge, per dignità d'arte, a espressione universale – ha trovato per queste manifestazioni una formula sua propria, ch'è la più semplice e la più naturale: mettere in scena Venezia. Perché, portando nei campi e nei campielli della città le commedie di Goldoni, come s'è fatto nel 1934, nel 1936, nel

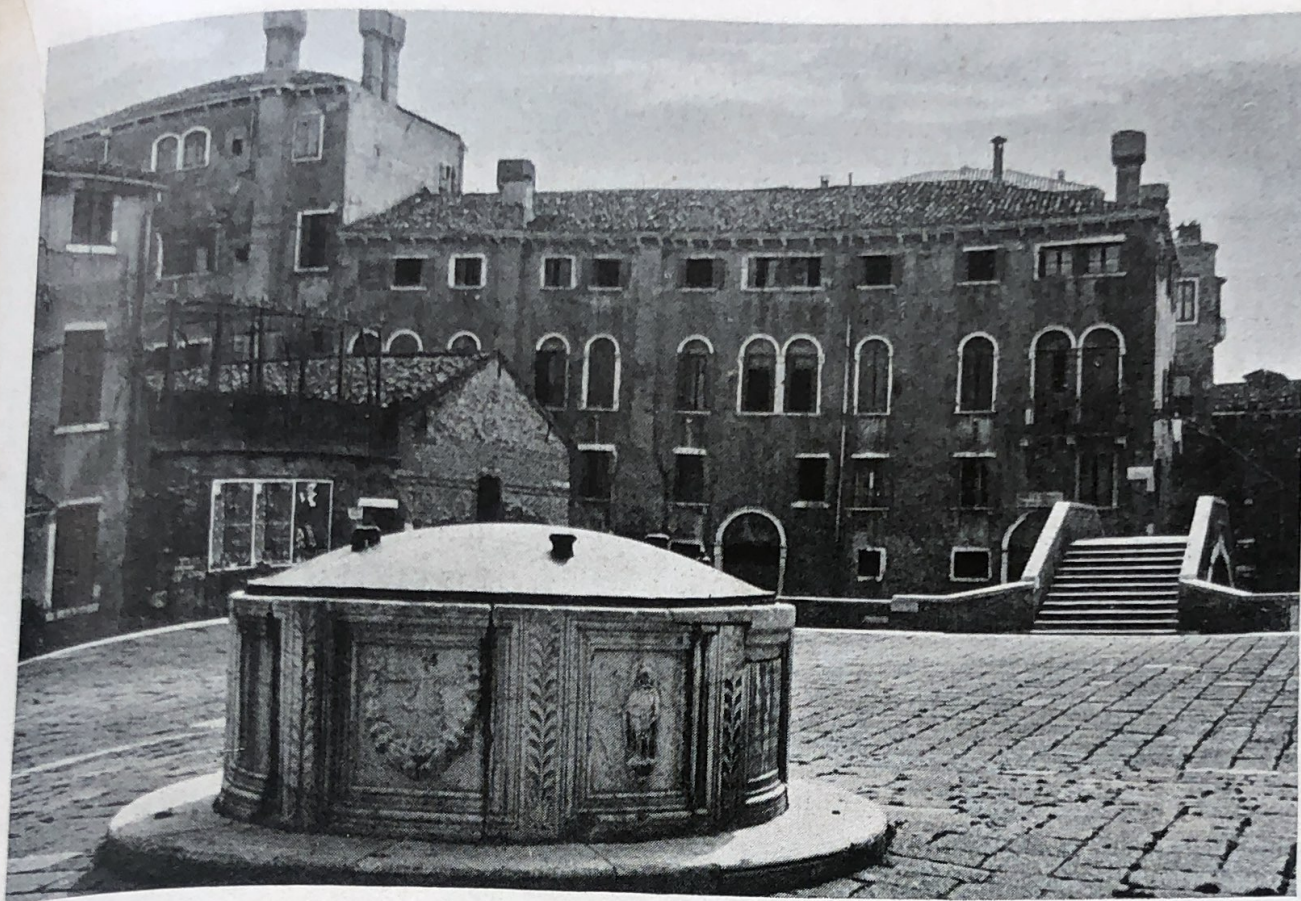
I COMICI DELL'ARTE IN CAMPO S. MARIA FORMOSA. *(Stampa del Marieschi)*

UNA RAPPRESENTAZIONE CLASSICA NEL TEATRO DI OSTIA. *(Fot. Direz. Gen. del Teatro)*

LA CORTE DEL TEATRO A S. LUCA, DOVE, NEL 1934, VENNE RAPPRESENTATA «LA BOTTEGA DEL CAFFÈ» DI CARLO GOLDONI.

«LA BOTTEGA DEL CAFFÈ», NELLA CORTE DEL TEATRO A S. LUCA. (*Fot. Giacomelli*)

1937, e come si farà ancora quest'anno, dal 16 al 31 luglio, con il *Ventaglio* e con il *Campiello*, non si fanno agire soltanto gli attori in una vicenda ideata due secoli or sono, ma si presenta Venezia, con il suo stupendo paesaggio, con il suo pittoresco e vario costume, con la sua anima sempre fresca e viva, nella più semplice e più squisita intimità.

La cronaca dugentesca di Martin da Canale descrive la rappresentazione dell'*Annunciazione della Vergine* che Martin vide nel 1267, data con grande sfarzo, in Campo Santa Maria Formosa, alla presenza del Doge Ranieri Zeno. Queste sacre rappresentazioni, rudimentalmente sceneggiate, allestite nelle pubbliche piazze, sopra tavolati, con grande sfarzo, accompagnate da giostre, balli, giuochi di funambuli, che davano luogo a disordini, sopravvissero di quasi un secolo alla Festa delle Marie che le aveva originate intorno all'XI secolo, ed ebbero termine nel 1462, per l'espressa proibizione fattane dalla Signoria di Venezia. Frattanto, mentre per le piazze comici e saltimbanchi continuavano a rappresentare, su poche tavole montate su cavalletti, farse popolaresche e contrasti amorosi a dialogo, un altro genere di spettacoli si era fatto strada, dagli albori del Quattrocento, nel costume veneziano, per opera delle *Compagnie della Calza*, brigate di giovani gentiluomini, organizzate allo scopo di onesti e lieti divertimenti sportivi, intellettuali e mondani, come dicono i cronisti

CAMPO S. TROVASO, DOVE, NEL 1937, VENNE MESSO IN SCENA «IL BUGIARDO» DI CARLO GOLDONI. (*Fot. Giacomelli, Venezia*)

d'oggi. Queste *Compagnie*, che erano diverse e contraddistinte da diversi nomi, come i *Pavoni*, gli *Accesi*, gl'*Immortali*, i *Fedeli*, i *Concordi*, i *Cortesi*, i *Floridi*, i *Reali*, i *Sempiterni*, eccetera, organizzavano tornei, gare di tiro all'arco, mascherate, cavalcate, cortei, regate, banchetti, concerti di musica e feste d'ogni genere, tra le quali speciale importanza acquistavano quelle che venivano celebrate in occasione di sponsali di uno dei « Compagni ». In tale occasione si celebrava un rito particolare, detto *momaria*. Finito il banchetto nuziale, uno dei Compagni della Calza prendeva la parola per narrare le imprese degli antenati degli sposi, e accompagnava il racconto con lazzi, scherzi e amplificazioni burlesche e ridicole. Da quest'usanza, allargandosi l'azione dell'originario monologo dell'« oratore nuziale », che doveva, con le parole e con la mimica, rallegrare i convitati, nacquero a poco a poco delle scene dialogate, che assunsero, in progresso di tempo, carattere di veri e propri spettacoli, con ricchi costumi intonati ad un determinato soggetto, ch'era generalmente mitologico o allegorico, sul

UNA SCENA DEL «BUGIARDO» IN CAMPO S. TROVASO. (*Fot. Giacomelli, Venezia*)

quale l'azione scenica veniva imbastita. Dalle sale dei banchetti nei palazzi patrizi tal genere di spettacoli si trasferì ben presto nei giardini, che allora erano numerosi e bellissimi a Venezia, e dilagò nelle vie, nelle piazze e perfino sui canali della città, per poi tornare a rinchiudersi in teatro chiuso. Furono infatti Compagni della Calza, gli *Accesi*, che, nel 1565, inaugura-

rono il primo teatro stabile in Venezia, commettendo al Palladio la costruzione, nell'atrio del convento della Carità, d'un *mezzo Colosseo* di legname, che servì poi allo stesso Palladio di modello per il Teatro Olimpico di Vicenza.

Portato così nel teatro chiuso per le sue manifestazioni più elette, lo spettacolo continuò tuttavia, per tutto il Seicento e per tutto il Settecento, ad allietare il popolo sulla strada. I comici dell'arte rizzavano i loro cavalletti e stendevano i loro tavolati in tutte le stagioni dell'anno e su tutti i campi della città, e perfino nell'augusto centro della Metropoli, in Piazza San Marco. Durante il Carnevale, poi, innumerevoli erano gli spettacoli all'aperto; da quelli, famosi e grandiosi, delle *forze d'Ercole*, difficili e pittoresche esercitazioni di forza e di destrezza, nelle quali si misuravano le due fazioni popolari rivali dei Castellani e dei Nicolotti, costruendo piramidi umane d'inaudita altezza ed audacia, alle baracche dei comici e dei burattini, che ingombravano la Riva degli Schiavoni e la Piazzetta; senza dimenticare l'azione farsesca che, in Campo S. Luca, su apposito teatrino, precedeva il rito antichissimo dell'abbruciamento della « vecchia » a metà quaresima.

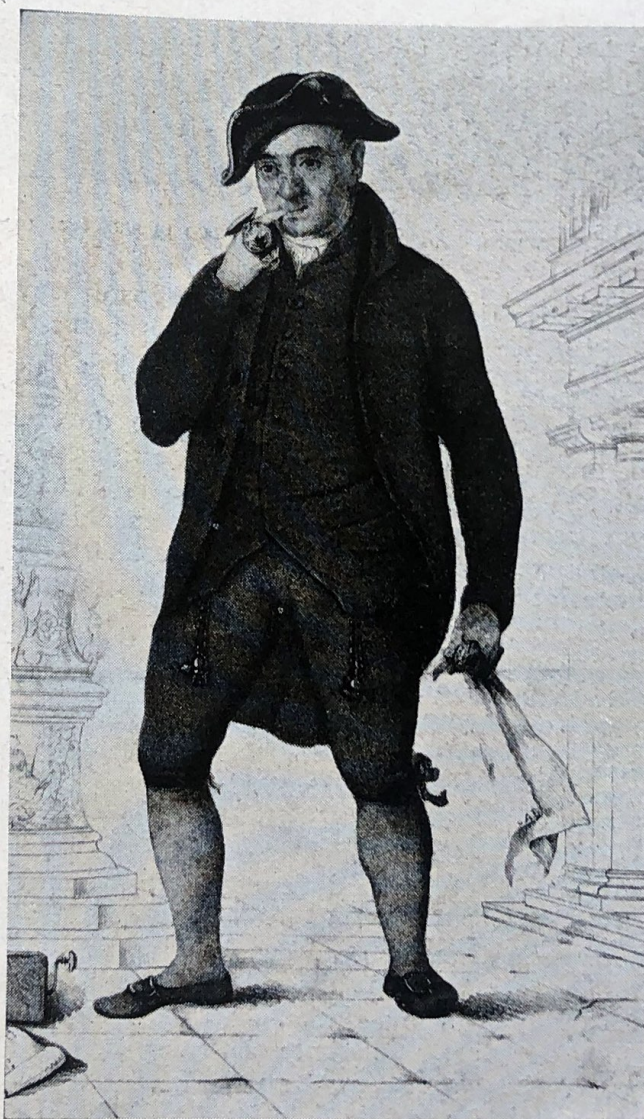
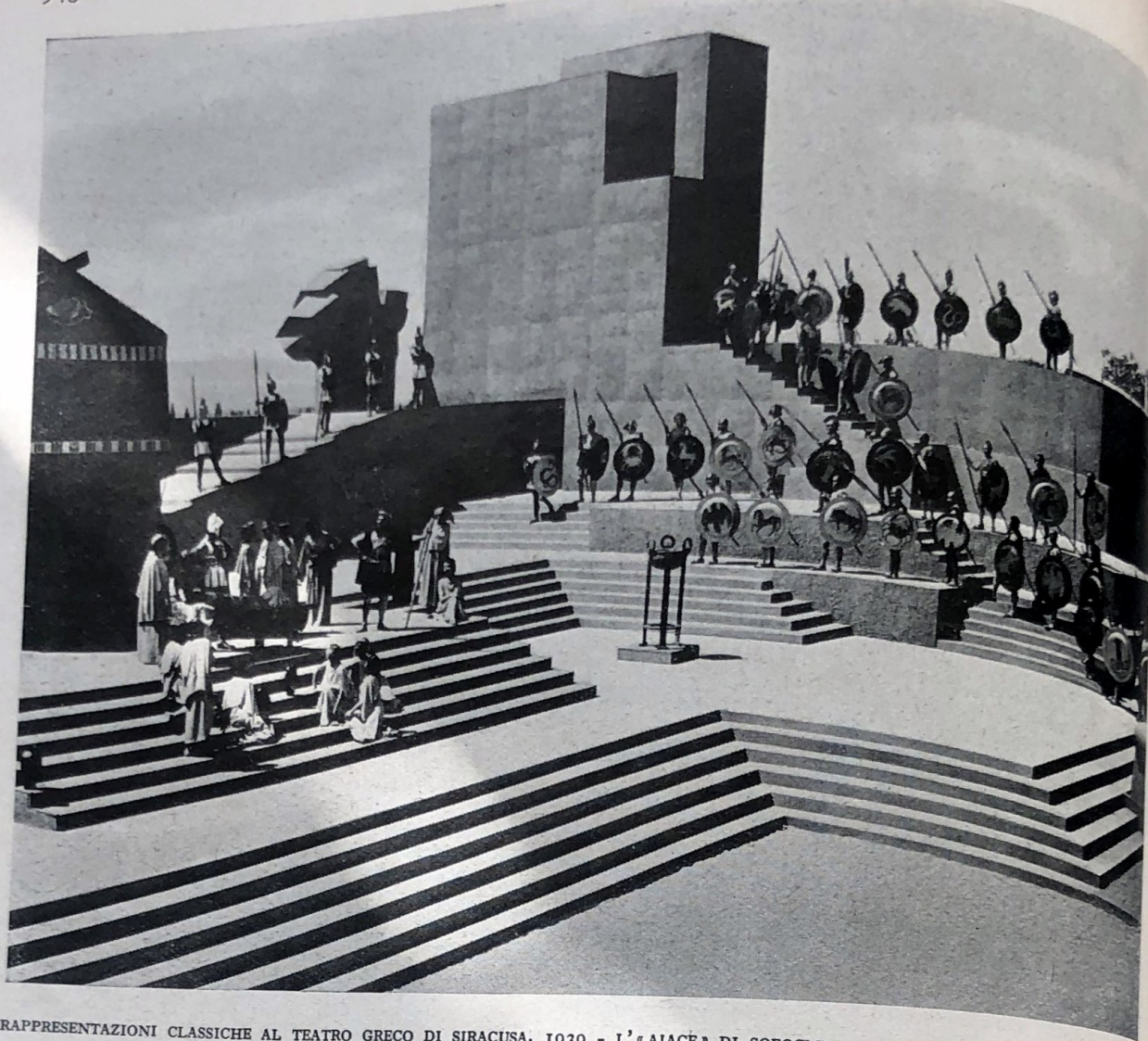
UNA RAPPRESENTAZIONE DELL'« AIDA » A RO[MA]

L'« OTELLO » DI G. SHAKESPEARE, NEL CORTILE DEL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA.

Con la caduta della Serenissima la città perde una parte notevole di quelle sue caratteristiche, che erano espressione delle classi superiori della sua società. Sopravvive tuttavia il Carnevale. Ed è un Carnevale magnifico, nel quale si fondono il gusto della baldoria con quello – ben radicato nel popolo veneziano – dello spettacolo all'aperto. Le recite che i guitti girovaghi imbastivano nei baracconi carnevaleschi, sulla riva degli Schiavoni e in Piazzetta S. Marco, continuavano la tradizione piazzaiuola dei comici dell'arte. D'altra parte, le variopinte, canore, spettacolose comitive dei *chioggiotti*, dei *napoletani*, dei *siciliani*, dei *mori*, dei *levantini*, dei *barbareschi*, dei *persiani*, che negli ultimi giorni di Carnevale procedevano in pittoreschi cortei, costituivano già vivacissimi spettacoli all'aperto. Perché ogni comitiva aveva i suoi solisti, che, lungo il percorso, si apostrofavano, si rispondevano, e, giunti in piazza San Marco, improvvisavano vere e proprie scene dialogate, a soggetto, affidate all'arbitrio e allo spirito degli antagonisti,

... COLOSSEO E L'ARCO DI COSTANTINO. (Fot. Direz. Gen. del Teatro)

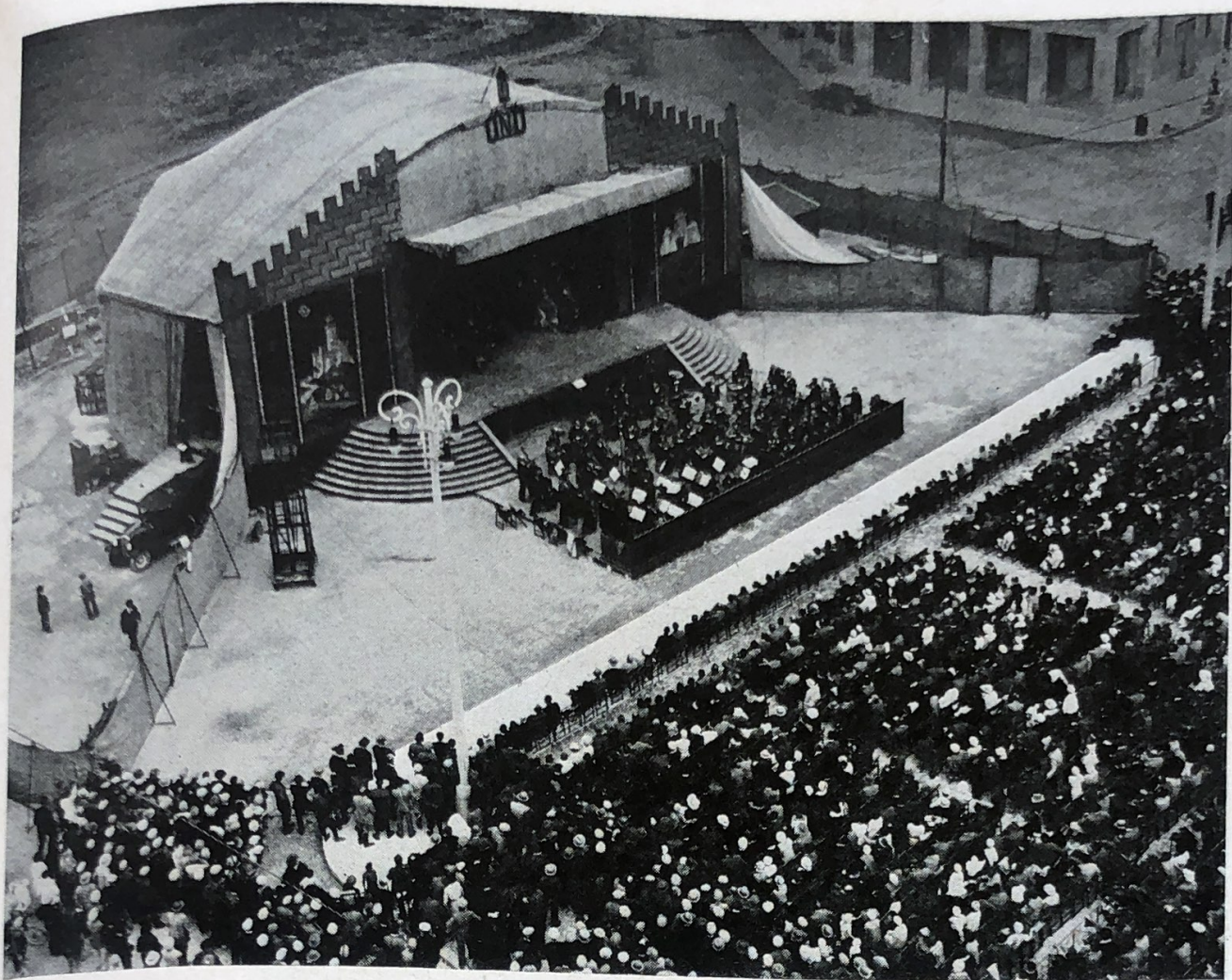
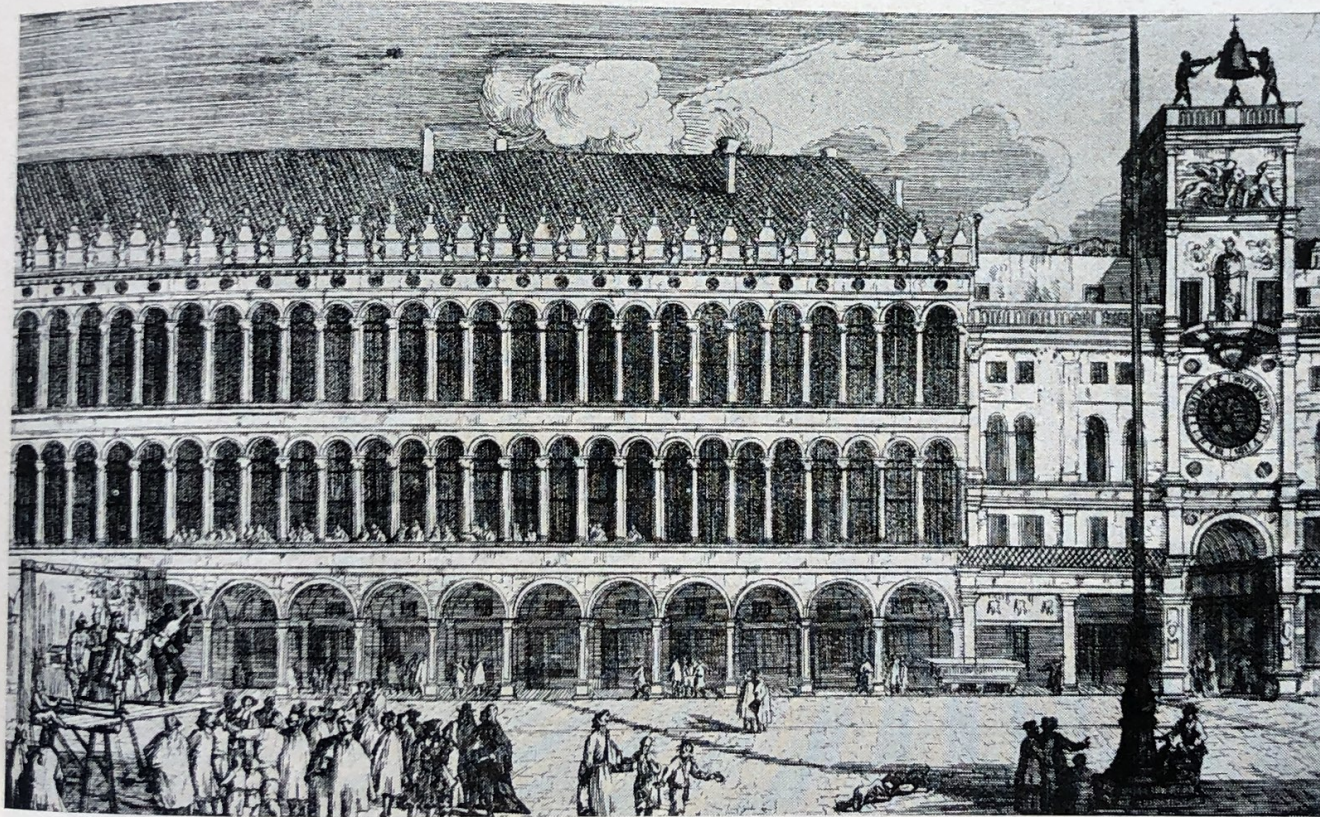
con grandissima gioia del pubblico. Gli stessi *Arlecchini*, i *Brighella*, i *Pantaloni*, che giravano per le strade e per i caffè, le trattorie, i ritrovi pubblici d'ogni genere, interpellandosi tra loro e attaccando discorso con i passanti, erano altrettanti epigoni dei comici dell'arte, espressi dal genio giocondo e caricaturale del popolo veneziano. Vi fu perfino un tale Antonio Cagnolini, figlio d'un barbiere di Cannaregio, che per quasi tutta la prima metà dell'Ottocento portò a spasso per tutte le vie della città un personaggio di commedia, nel quale egli stesso s'era immedesimato così bene, da credersi quasi trasformato in *Sior Tonin Bonagrazia*, cioè, con una leggera alterazione del nome, nel protagonista d'una commedia di Goldoni, *Il frappatore*.

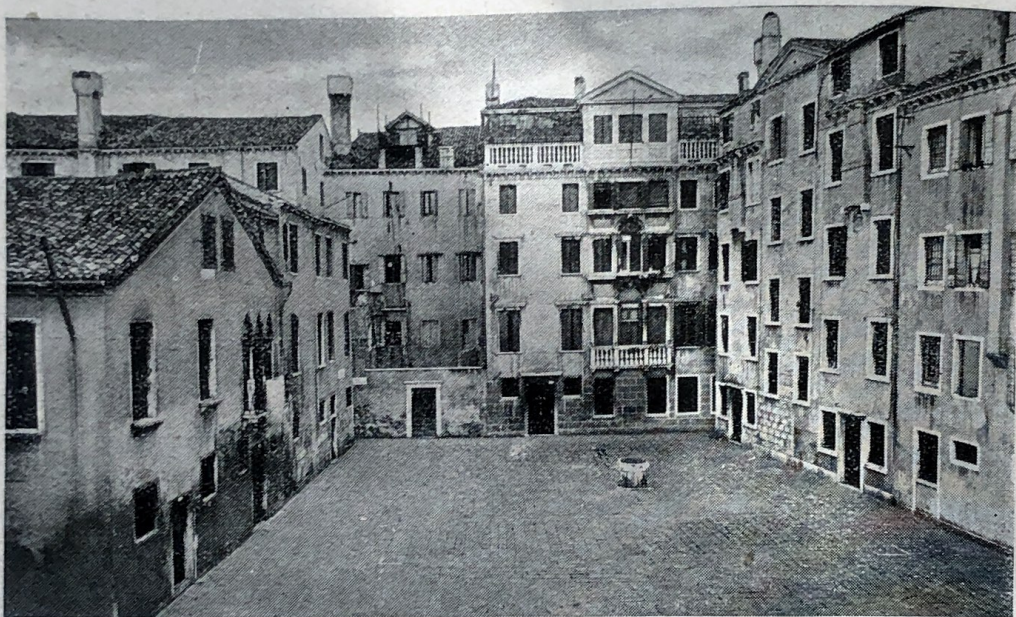
A poco a poco, tuttavia, questi costumi si spensero. Già era scomparso, poco dopo la metà dell' Ottocento, un piccolo teatro stabile all'aperto, che era durato per qualche decennio a Santa Maria del Giglio, presso il ponte delle Ostreghe. Scomparvero, negli ultimi anni del secolo, le grandi comitive carnevalesche; poi scomparvero i baracconi; poi la voce degli Arlecchini, dei Brighella, dei Pantaloni divenne sempre più fioca, finché, dopo il 1920, si tacque. Rimasero ancora i teatrini ambulanti dei burattini, che allietavano, nei vari *campi* della città, sciami di ragazzi, e dei quali il pennello rapido ed arguto di Italico Brass ci ha tramandato il ricordo. Banditi, una trentina di anni or sono, dalla città, per provvedimento municipale, i burattini si rifugiarono al Lido, sulla spiaggia; ed ancor oggi Gaetano Chinellato, o qualche altro suo collega, delizia, nei torridi po-

«SIOR TONIN BONAGRAZIA» (DA UNA STAMPA DELL'OTTOCENTO).

RAPPRESENTAZIONI CLASSICHE AL TEATRO GRECO DI SIRACUSA. 1939 - L'«AIACE» DI SOFOCLE. (*Fot. Direz. Gen. del Teatro*)

meriggi estivi, le folle dei piccoli bagnanti con le storie meravigliose di Fagiolino prigioniero dei Turchi o di Arlecchino finto principe.

In quella stessa spiaggia del Lido doveva poi iniziarsi a Venezia la riscossa degli spettacoli all'aperto. Nell'estate del 1920 la danzatrice Ileana Leonidoff, con la sua compagnia di balletti russi, veniva chiamata a dare una serie di spettacoli nel teatrino dell'Excelsior. In quell'occasione, oltre che rappresentare una serie di scenarii veneziani della Commedia dell'Arte adattati al balletto russo, la Leonidoff inscenò sulla spiaggia alcune interessanti coreografie notturne, nelle quali le maschere veneziane si mescolavano a vaghe rievocazioni mitologiche di Baccanti e di Mènadi. L'idea venne sviluppata negli anni successivi, e, sulla spiaggia del Lido, si vide una serie di feste spettacolose, paragonabili, in certo senso, alle *momarie* dei Compagni della Calza, poiché consistevano in sontuosi conviti, allestiti sulla spiaggia o sulla terrazza vasta come una piazza, o nel giardino delle Fontane luminose adiacente alla spiaggia, entro scenari che rievocavano vuoi i *Saturnalia* romani, vuoi la leggenda del *Cavallo di Troja*, o i misteri delle *Mille e una notte*, o le meraviglie del *Celeste Impero*, o le arcadiche grazie dell'arte di *Fragonard*, o i fasti settecenteschi di *Casanova*, o i fascini selvaggi di *Tumbuctù*, e via dicendo. La festa culminava con un'azione scenica coreografica, eseguita da un corpo di ballo nel costume adatto allo scenario, e allusiva vagamente al soggetto di esso; in qualche raro caso v'era anche qualche battuta di dialogo.

Frattanto, un altro genere di spettacoli all'aperto veniva organizzato al Lido. Nel 1923, a cura d'un'impresa privata, veniva colà costruito lo *Stadium*, grande arena scoperta, a gradinate di legno, capace di 15.000 spettatori. L'attività dello *Stadium* fu inaugurata nell'agosto del 1923 e terminò nel 1925, con l'abbandono e la demolizione dell'arena stessa.

L'allestimento di un vero e proprio spettacolo organico, non in teatro scoperto, ma sulla pubblica via, e con lo sfondo dell'ambiente paesistico naturale, non s'ebbe tuttavia che nel 1928. In quell'anno, per iniziativa della Federazione Provinciale Fascista, vennero allestite, in piazza S. Marco, alcune rappresentazioni straordinarie della *Cavalleria rusticana* di Pietro Mascagni e de *I pagliacci* di Ruggero Leoncavallo, sotto la direzione dello stesso Mascagni e con

IL CARRO DI TESPI LIRICO A LITTORIA. *(Fot. Direz. Gen. del Teatro)*

I COMICI DELL'ARTE IN PIAZZA S. MARCO. *(Da una stampa di Luca Carlevarijs)*

LA SCENA DEL «CAMPIELLO», SECONDO UNA FIGURA DELL'EDIZIONE ZATTA DELLA COMMEDIA DI CARLO GOLDONI.

IL CAMPIELLO DEL PIOVAN ALLE BRAGORE, OVE QUEST'ANNO VERRÀ RAPPRESENTATO «IL CAMPIELLO».

(*Fot. Giacomelli*)

il concorso di cantanti di gran fama. La scena era montata verso le Procuratie novissime, cioè fronteggiava, da lungi, la Basilica, alla quale il pubblico (v'erano posti per 7000 persone) volgeva pertanto le spalle.

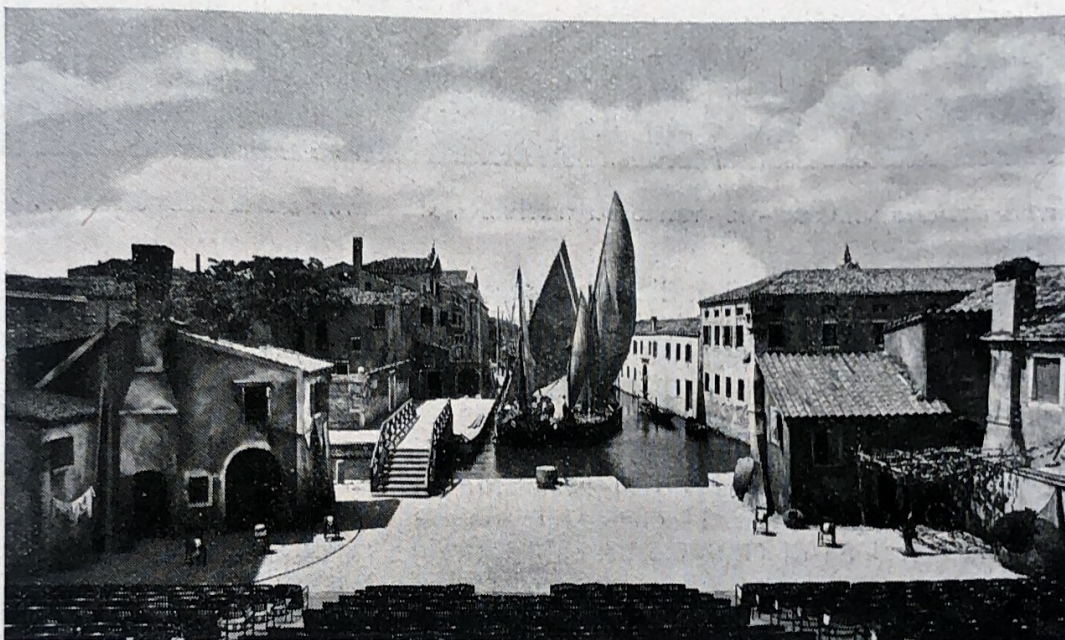
Un magnifico successo arrise a queste rappresentazioni, e arrise pure ad un altro ordine di spettacoli all'aperto, inscenati nello stesso anno in Piazza S. Marco e ai Giardini di Castello, per presentare al pubblico i costumi popolareschi di tutta Italia, riuniti in Venezia per la prima adunata nazionale del genere. Tuttavia, queste belle iniziative non ebbero séguito immediato.

La ripresa si ebbe nel 1933. Un comitato di cittadini, accogliendo la coraggiosa e simpatica iniziativa di una giovane e intelligente prima attrice, la signorina Daniela Palmer, organizza nell'agosto di quell'anno la realizzazione di *Otello* di Shakespeare nel cortile del Palazzo Ducale. Dalle cinquecentesche *momarie* dei Compagni della Calza, era la prima volta che le mura auguste della reggia dogale vedevano svolgersi, entro le loro linee severe, uno spettacolo teatrale. E veramente, nella realizzazione scenica allestita dal regista Pietro Sciaroff, il pubblico sentì non solamente tutta la potenza della tragedia shakesperiana, ma quel senso di grandezza imperiale di Venezia repubblicana, che costituisce lo sfondo epico della vicenda.

Queste rappresentazioni ebbero grande importanza, perché dimostrarono la possibilità vi-

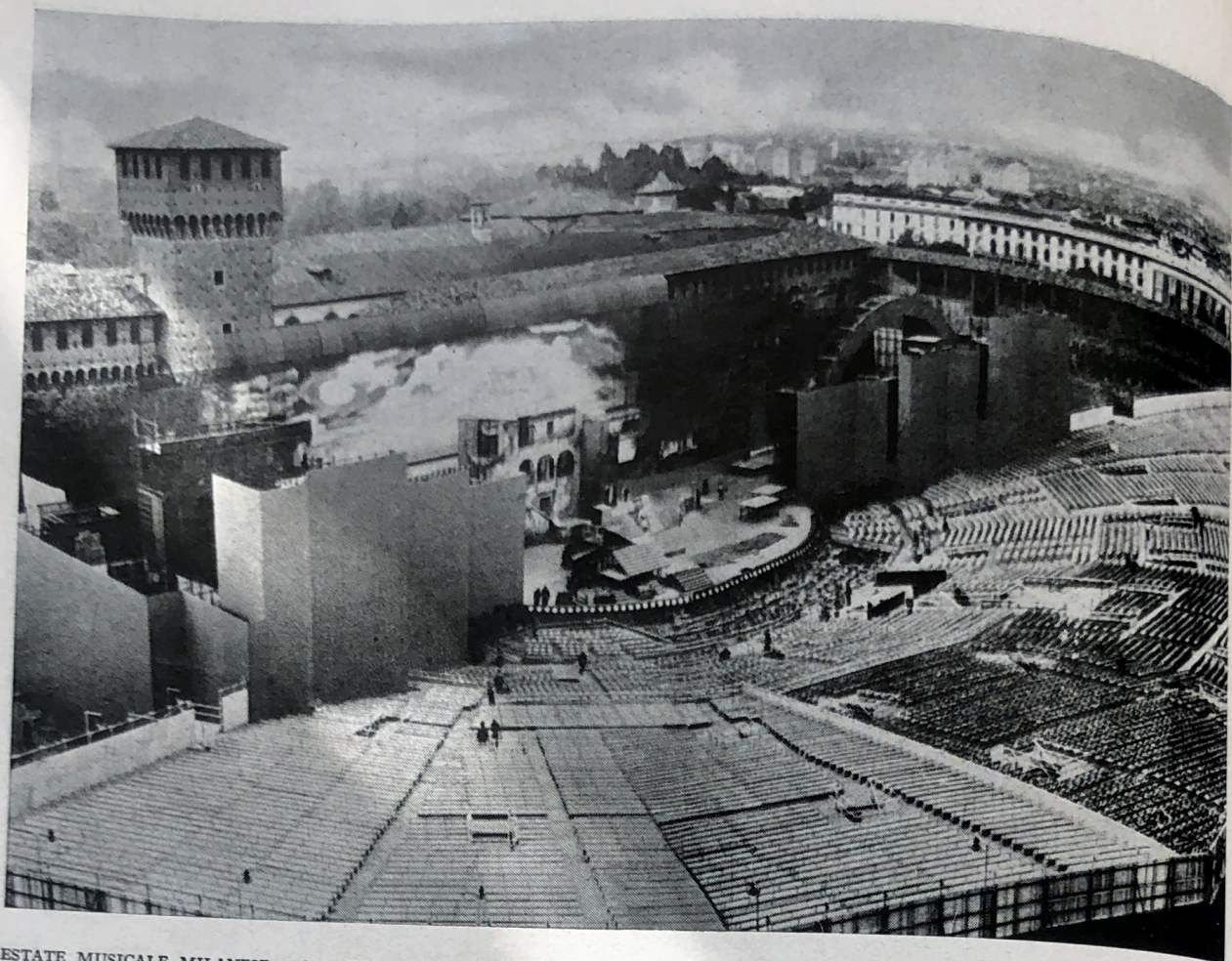
CAMPO S. COSMO ALLA GIUDECCA, DOVE NEL 1936 VENNERO MESSE IN SCENA LE GOLDONIANE « BARUFFE CHIOZZOTTE ».

(Fot. Giacomelli)

LO STUPENDO SCENARIO DE « LE BARUFFE CHIOZZOTTE » IN CAMPO S. COSMO ALLA GIUDECCA.

(Fot. Giacomelli)

tale di spettacoli d'arte in prosa nell'ambiente peculiare di Venezia, e determinarono, indirettamente, l'intervento della Biennale Internazionale d'Arte.

La grande istituzione artistica veneziana, potenziata e convalidata sulle sue basi tradizionali dal Duce, e dal Duce affidata all'alto governo del Conte Volpi di Misurata e alla direzione artistica dello scultore Antonio Maraini, aveva già cominciato ad estendere fuori del campo delle arti figurative la sua attività e la sua funzione di supremo vaglio internazionale nell'ordine estetico. Fin dal 1930 s'erano iniziati, sotto i suoi auspici, i Festival Internazionali di Musica; nel 1932 essa indiceva la prima delle sue Mostre Internazionali d'Arte Cinematografica. Nel 1934, volgendosi anche verso il Teatro, la Biennale organizza una grande stagione drammatica, che, oltre ad alcune rappresentazioni in teatro chiuso, comprende due grandiosi spettacoli all'aperto: *La bottega del caffè* di Carlo Goldoni, e *Il mercante di Venezia* di Shakespeare.

Il mercante di Venezia, messo in scena, in Campo S. Trovaso, da Max Reinhardt, con la collaborazione di Guido Salvini e con musiche di Victor de Sabata, fu certamente la più spettacolosa delle due realizzazioni: con pochi tocchi sapienti di pittura, con qualche leggera costruzione di legno aggiunta a quelle esistenti, il Campo San Trovaso venne trasformato in un angolo suggestivo di Venezia cinquecentesca;

ESTATE MUSICALE MILANESE – IL «TEATRO DEI VENTIMILA», NEL CORTILE DEL CASTELLO SFORZESCO.

(Fot. Argo)

e la recitazione magnifica di attori eccellenti fece di queste rappresentazioni, alle quali convennero il Principe di Piemonte, ministri, ambasciatori, artisti e letterati d'ogni parte d'Italia e d'Europa, una cosa memoranda.

Più modesta nella messa in scena, più ristretta nello spazio riservato al pubblico, *La bottega del caffè*, allestita con grande finezza sotto la direzione di Gino Rocca, ebbe tuttavia un'importanza artisticamente maggiore del *Mercante di Venezia*. Più che per il *Mercante*, infatti, s'era per la *Bottega* sfruttato *esclusivamente* il paesaggio esistente non soltanto come sfondo, ma come vera e propria scena, poiché la corte del Teatro a San Luca offriva l'ambiente ideale per la realizzazione della commedia qual era stata concepita.

Per allestire la scena non ci fu altro da fare che mutar l'insegna moderna dell'*Osteria del Colombo*, esistente in realtà nella corte, con un'insegna settecentesca, e collocare un'altra insegna sulla porta, che doveva figurare esser quella della bottega del parrucchiere. Null'altro.

Questo Goldoni, dato all'aperto nell'intimità naturale, bonaria, familiare della strada veneziana, segnò l'inizio della riscossa goldoniana, della rivalutazione dell'opera stupenda del creatore del teatro italiano, che pochi anni prima qualche critico aveva creduto lecito di condannare come espressione di decadenza, cioè di quello spirito depressivo che doveva portare, nel 1797, a Campoformio. Nella corte del Teatro a S. Luca anche questi critici poterono rendersi conto del fatto che Goldoni, lungi dall'essere decadente o depressivo, è squisito pittore e interprete delicato, geniale e giocondo di quella cosa eterna ch'è l'anima del popolo. La rivalutazione di Goldoni fu portata ai più vittoriosi sviluppi due anni dopo, quando Renato Simoni – coadiuvato da Guido Salvini – consentì, per la prima volta in sua vita, a trasformarsi da commediografo e critico ed esegeta insigne del teatro drammatico in regista, e mise in scena altri due capolavori goldoniani: *Il ventaglio* e *Le baruffe chiozzotte*.

Per il *Ventaglio*, la cui vicenda arguta, di sapore e di intreccio prettamente settecenteschi, si svolge tutta sulla piazzetta d'un villaggio lombardo, Simoni sfruttò un elemento raro e mirabile nel paesaggio veneziano: il magnifico lussureggiante albero, che estolle la sua foltissima chioma a fianco dell'elegante mole lombardesca della Chiesa di San Zaccaria. Aggiunse alla scena naturale, per inderogabili necessità acustiche ed ottiche, due o tre casette di legno improvvisate su disegni di Aldo Calvo, ed ottenne uno dei più deliziosi quadretti goldoniani che mai si sieno visti. Un complesso d'artisti su-

ESTATE MUSICALE MILANESE – IL PUBBLICO ALLA SERATA INAUGURALE DELLA STAGIONE 1939. (*Fot. Argo*)

perbo, orchestrato ed ammaestrato con passione geniale da Renato Simoni, ha fatto di questa edizione del *Ventaglio* la più perfetta realizzazione goldoniana che mai si fosse veduta.

Lo stesso può dirsi, in altro tono, per *Le baruffe chiozzotte*. Commedia squisitamente dialettale, mirabile per la sua struttura sinfonica, oltre che per la pittura insuperabile del costume e dei caratteri popolari, questo lavoro è tutto pervaso dall'odor salmastro del mare. È l'epopea burlesca, ma affettuosa, cordiale, umana di un popolo povero ed eroico che vive del mare e sul mare. E in un clima popolare e marinaro ha voluto Simoni ambientarne la messinscena. Ha scelto uno degli angoli più schiettamente pescherecci della periferia veneziana: un angolo della Giudecca, Campo S. Cosmo, situato su un incrocio di canali, che sono spesso percorsi dalle barche di poveri pescatori giudecchini. Anche qui pochi tocchi: due o tre casette improvvisate da Aldo Calvo, due *bragozzi* che approdano alla riva, spiegate le gigantesche vele tinte d'arancione, e la scena è fatta. Protagonista ne rimane l'acqua, l'acqua della stessa laguna, che bagna gli approdi dei pescatori chioggiotti. Gli attori, qui, erano i migliori interpreti del teatro veneziano.

Gli stessi criteri che aveva adottato a S. Zaccaria e a San Cosmo adottò pure Simoni in Campo San Trovaso, dove, nel 1937, realizzò una bellissima edizione del *Bugiardo*.

Per contro, Guido Salvini, nel mettere in scena le due tragedie a lui particolarmente affidate, *Romeo e Giulietta* di Shakespeare nel 1937, e *La Nave* di D'Annunzio nel 1938, si attenne a un criterio diverso: egli costruì interamente le scene, con apparati imponenti e di grande effetto, prescindendo quasi del tutto dal paesaggio reale, come nel cortile di Ca' Foscari per *Romeo e Giulietta*, o servendosene solo da sfondo, come nella *Nave* a S. Elena, ove il palcoscenico era costituito da un'isola artificiale, con edifici in proporzioni pari al vero.

Quest'anno, dal 15 al 31 luglio, Venezia ritorna al suo Goldoni. Con la ripresa del *Ventaglio* in Campo S. Zaccaria, là dove fu già realizzato nel 1936, e con la messa in scena del *Campiello* in un autentico «campiello», quello del Piovan alle Bragore, Renato Simoni farà sbocciare, palpitare ancora una volta la calda vena di vita che scorre da quelle opere insigni, nel clima che le ha ispirate. E le vecchie strade di Venezia ritorneranno ad essere protagoniste di questi spettacoli, che sono d'un carattere unico al mondo, perché solo a Venezia possono avere la loro piena, naturale ambientazione.

ELIO ZORZI

CREMONA – IL PALAZZO DEL COMUNE (SEC. XIII): SEDE DI UNA DELLE MOSTRE DEL «PREMIO CREMONA». (*Fot. Fazioli*)

IL "PREMIO CREMONA"

Alcuni mesi or sono, quando si apprese che – auspice e garante lo spirito polemico e concretizzatore di Roberto Farinacci – veniva istituito un «Premio Cremona» per la pittura, in virtù del quale si chiamavano gli artisti nostri ad operare ed a produrre sul piano ardente e costruttivo del nostro tempo, non sappiamo se e fino a qual punto i direttamente e i non direttamente interessati nell'ardua gara, che cominciava ad impegnare i concorrenti nella interpretazione e nella esaltazione di due temi nobilissimi, «Ascoltazione di un discorso del Duce alla radio», «Stati d'animo creati dal Fascismo», si fossero resi conto della utilità e dell'importanza della singolare iniziativa.

Ignoriamo, cioè, se tutti abbiano allora immediatamente compreso che non pure si volevano esperimentare, mediante opere necessariamente vaste di mole e di concezione, le capacità tecniche degli esecutori, ma si mirava anche ad esplorare – per eccitarle e convogliarle verso gli eletti pensieri e le ardimentose azioni, le sante memorie e le eroiche imprese onde si vanno rimodellando il volto, l'anima e il costume del nostro popolo – la sensibilità e l'ispirazione dei nostri pittori.

Ma, senza dubbio, questi ultimi han dimostrato di aver saputo commisurare i loro sforzi alla bellezza del cimento e di essersi a questo accinti con tale serietà di intenzioni e con tale fervore di fede, da meritare il plauso più aperto e più incondizionato anche se, in questa prima prova, non fossero riusciti a conferire ai propri lavori, coll'espressione estetica adeguata, un giusto rilievo, un preciso risalto.

Non per nulla, del resto, a confortarli generosamente ed entusiasticamente in questa loro fatica, si è manifestata, con un diritto che potremmo dire di priorità, l'intelligente attenzione del pubblico foltissimo.

Il che accade non tanto per la degnazione – meritata e significativa – usata al pubblico dal Comitato promotore con l'averlo eletto a consultore della giuria incaricata dell'assegnazione dei cospicui premi di cui le Mostre sono state dotate, ma soprattutto per l'onore resogli dagli stessi autori dei quadri per averlo, una volta tanto, prescelto a protagonista delle scene da essi ideate e dipinte.

La ragione di un così diffuso e spontaneo interessamento, il segreto del successo, che va arridendo con sempre maggiore evidenza alla

LUCIANO RICHETTI: «IN ASCOLTO», OPERA CHE HA VINTO IL «PREMIO CREMONA».

ragguardevole impresa, sono da ricercarsi nella circostanza che i pittori, anziché allettati – sull'esempio di gusti esotici e di mode straniere – ad accostare sterilmente fra loro toni e colori ed a pupazzettare schemi e sembianze più o meno deformi e inconsistenti – sono stati invogliati, sotto l'imperativo categorico della loro rinnovata e ridesta coscienza, ad animare le proprie tele di figure palpitanti e reali, di creature riverberanti nel viso e negli occhi l'empito dei loro sentimenti e il fuoco delle loro passioni, di uomini non dissimili da quelli che si muovono al centro della vita e che la vita si conquistano e signoreggiano, quanto più una superba legge li guidi, o li affascini un grande richiamo.

Il successo, insomma, delle Mostre di Cremona consiste soprattutto nel miraggio, vagheggiato dal propugnatore e dagli ordinatori (e che sin d'ora può considerarsi in gran parte raggiunto) di restituire l'arte nostra, e particolarmente la pittura, alla sua funzione educativa e civilizzatrice; consiste, codesto successo, nella dimostrazione, largamente fornita da questo primo esperimento, che per l'arte non v'è possibilità di durature e profonde prese di contatto con le masse, ove essa non addenti la succosa e saporosa polpa della vita e non affondi le sue radici nell'*humus*, in cui vibrino sane scintille generatrici.

Abbiamo già osservato che lo sforzo compiuto dagli espositori appariva senz'altro meritevole d'encomio, per essersi essi persuasi che il cosiddetto tema obbligato, specialmente in pittura, ha costituito in tutte le epoche – da quella di Giotto a quella di Spadini – il fecondo incentivo, il lievito immarcescibile dei più gloriosi capolavori, specialmente quando un alto contenuto lo alimenti e trovi esso riscontro di fresche e sincere risonanze nel cuore e nel cervello dell'artista. Ma è doveroso aggiungere subito che le Mostre di Cremona si sono di colpo collocate in primissimo piano fra le altre – nazionali e internazionali – del genere, anche per il valore intrinseco, per i pregi essenzialmente artistici di parecchie delle opere presentate: a cominciare da quelle che si sono aggiudicate i premi dei due concorsi, per finire con altre egualmente apprezzabili, se pure meno fortunate. Opere egregie, che smentiscono la strana e inaccettabile teoria che l'arte, per non uscire dalla sua linea di nobiltà e per non perdere i suoi attributi di schiettezza e di pensiero, abbia bisogno di mantenersi agnostica ed apolitica.

All'arte invece – e di ciò a Cremona si colgono segni rivelatori – lo scrigno inesauribile della natura e il cuore gonfio delle moltitudini hanno apprestato sempre gli accenti della più affascinante verità, della più commossa poesia.

TOMASINO D'AMICO

I PRATI DI TIVO, ALLE FALDE DEL CORNO PICCOLO E DEL CORNO GRANDE.

MONTE CORNO NUME DI PIETRA

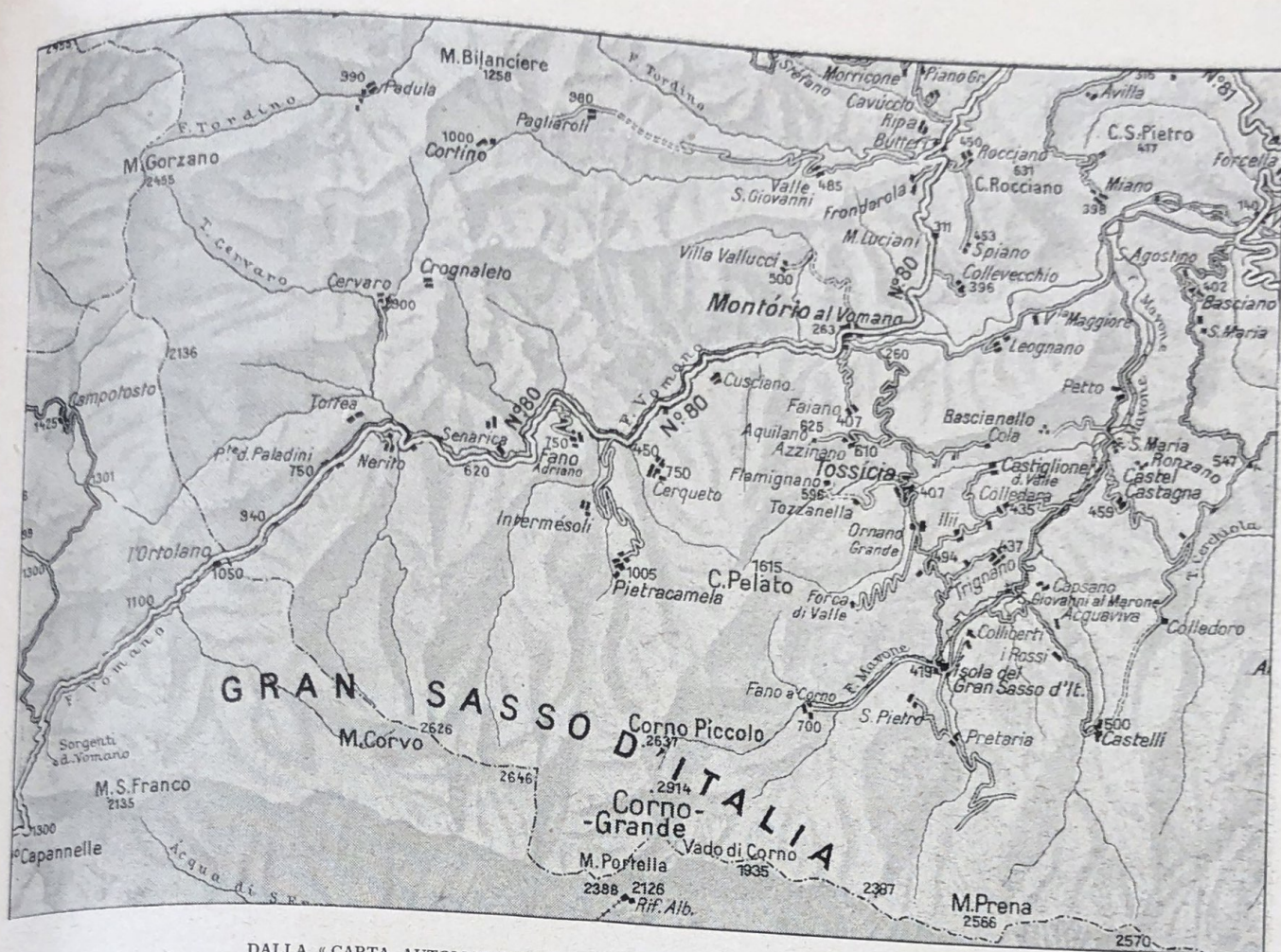
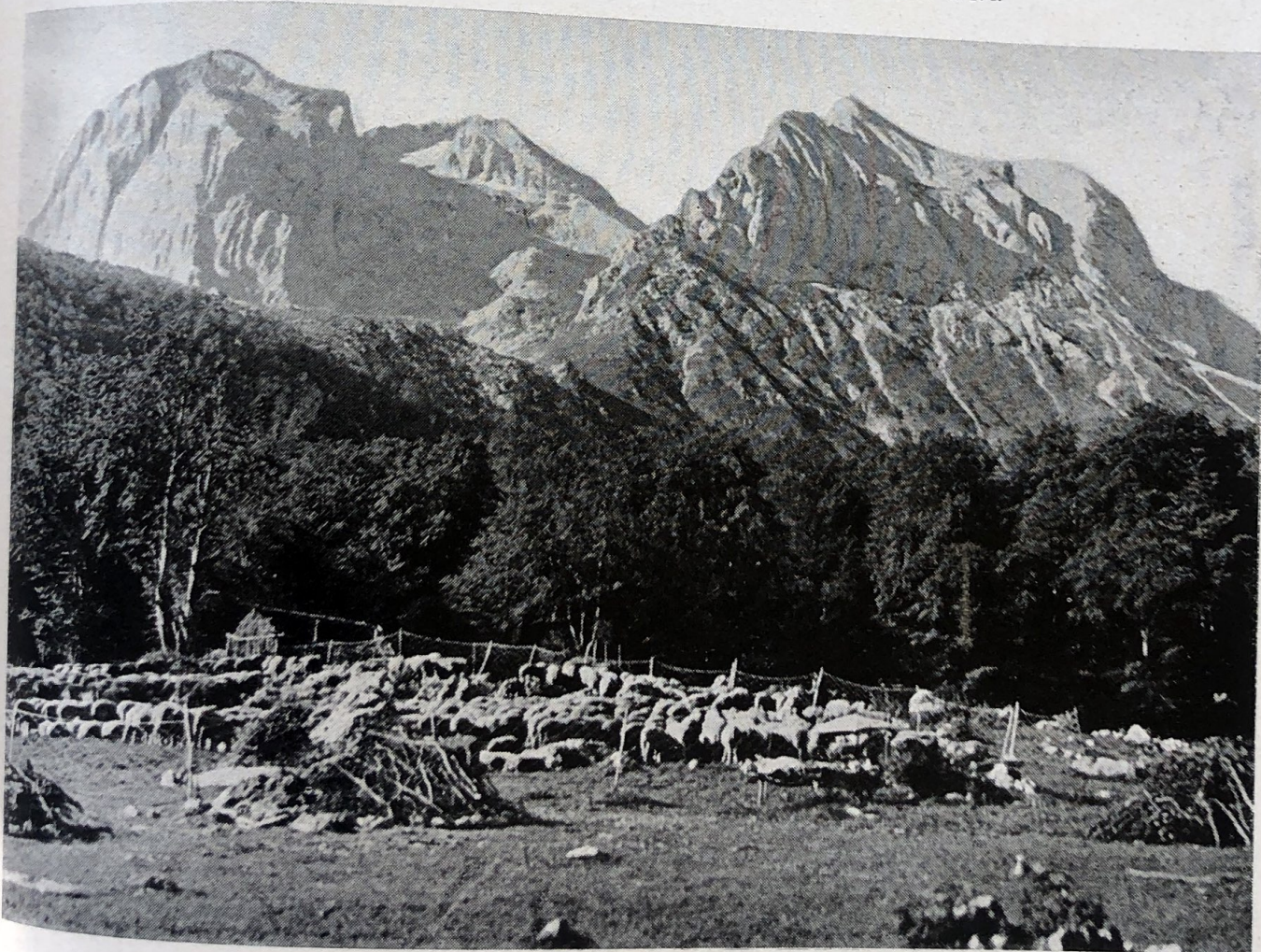
Il Gran Sasso esprime l'acerba e schietta bellezza della terra d'Abruzzi. La domina tutta con la sua vetta più alta – Monte Corno –, una selva rocciosa di tremila metri. Supremo distributore dei venti, che scioglie o infrena, ripartitore sovrano delle acque che accumula nei suoi ghiacciai, domina la vita agricola della regione. Con le spalle ciclopiche protegge alcune valli dove il grano, la vite, l'ulivo premiano la fatica di ogni giorno. Per le sue pendici transitano, da millennî, greggi pazienti e rassegnati.

Nel centro, sorge questo immenso ceppo, come un simbolo georgico.

Prima d'avviare l'armento al pascolo lontano, il pastore intabarrato sbircia Monte Corno tra bavero e cappello, come per scrutarne l'estro. Per le paranze che tornano dalla pesca è il quadrante della rotta sicura, ed è pure il lunario che da secoli regola le semine e i raccolti.

Le sue rocce e le sue nevi, con l'azzurro del cielo, colorano il paesaggio delle mezze tinte che resero famosi i tappeti di Pietracamela, i tessuti di Nereto, le ceramiche di Castelli. Anche il pallore che assume nel meriggio accende l'argento degli ulivi, ravviva il verde dei prati, si stempera sul viso delle donne incorniciato dal nero scialle montanaro, un po' orientale, quasi di mezza clausura.

Oscuro è il mito di Monte Corno e remoto come il tempo in cui, alto sul roccioso Appennino, con sbalzo titanico emerse dal grembo mediterraneo. È il *Mons Cumarus*, che Servio rammenta nel Commento all'*Eneide*. Un Gigante, un Nume che il fato rese di pietra? Certo, fu oggetto di culto religioso. Al primo sole della primavera era salutato con lente danze e melopèe iterate. Ancora oggi uno dei suoi contrafforti si chiama Monte Giove e sulla sua sommità fu celebre un santuario, centro sacro del territorio, nel quale Augusto inviò una colonia sotto la protezione di Fabio.

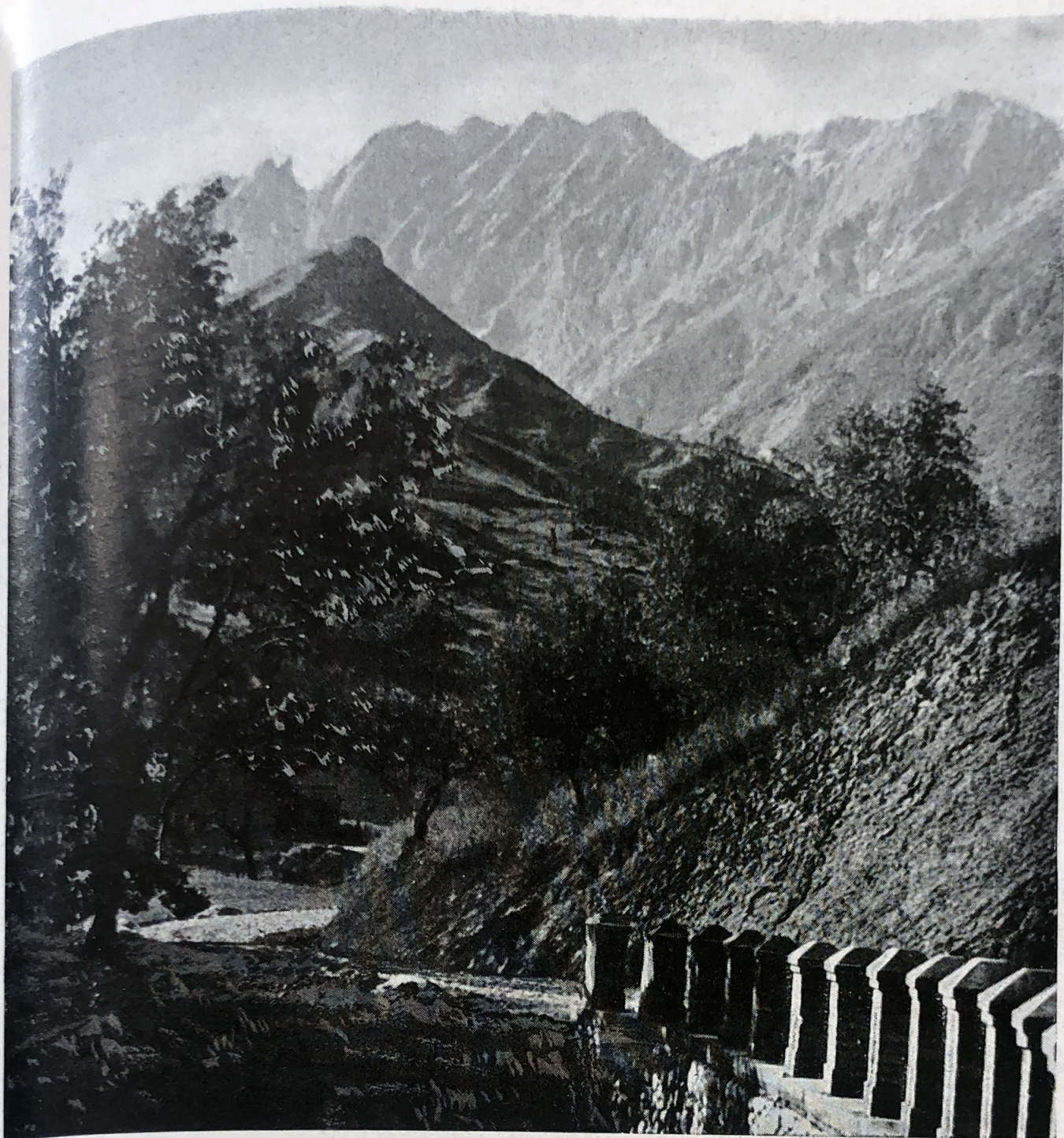
Ovunque l'alpe, con l'augusta imponenza, col candore intatto delle sue cime incantate di antiche leggende, avvolte dal fascino di silenzi solenni, dispone alla contemplazione ed alla preghiera. Con le sue architetture arcaiche e mistiche essa ispira quel *senso della montagna*, che, secondo Angelo Conti, solo Segantini ha saputo rivelare. Ma sul Gran Sasso è impresso

DALLA « CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000 », EDITA DALLA C. T. I.

IL CORNO GRANDE E IL CORNO PICCOLO. IN PRIMO PIANO, I PRATI DELLA SCHIERA DI ARAPIETRA. *(Fot. Orlando)*

IL PIZZO CEFALONE (M. 2532) E IL MONTE CORVO (M. 2626). (*Fot. Orlando*)

lo stile della santità. *Bisogna pregare le montagne, esse sole sono pure.* Eleonora Duse scrisse questo atto di fede sulla sua fotografia, che ancora si conserva nella casa di D'Annunzio in Pescara, con l'animo pieno della visione di Monte Corno.

È un altare immenso; un'ara scolpita da un popolo di titani per un Nume dell'età saturnia, pregato con selvaggia fede. Alla sua base – lungo ruscelli, torrenti, cascate, biblico *suono di molte acque* – si stende un verde tappeto trapunto dagli ori delle messi, rabescato di fogliame, con bordi di bosso. Corrono festoni di pampini tra nere fiamme di pigre querce e corone di frutti. La terra arata con pazienza secolare fumiga come per un sacrifizio propiziatorio.

In quest'aura pastorale il Nume vive sereno. Qualche nuvola pel capo l'ha sempre. È un po' estroso. Talvolta pure s'adira. (*Io so' branca d'orso per natura – d'offendere ad chi me sdegna te procura.* Questo motto dell'antico stemma teramano dei Signori di Melatino potrebbe essere la sua divisa). Allora pare che s'agiti e tremi. Fedele Romani ne ha descritto lo sdegno terribile. D'improvviso si annunzia tra un nembo che tutto oscura e percuote. Con urli e sibili brontola misteriose profezie; minaccia, devasta. Le campagne, atterrite, s'incurvano. Subito da ogni valle e da ogni colle si levano voci di pianto e d'implorazione. Sono le campane di tutte le chiese e di tutti gli oratorii che fanno coro per invocare la pace. E la tempesta passa.

Nel volo dei secoli Monte Corno fu il testimone imperterrito della ferocia di invasori e

LA STRADA DEL RUZZO. (*Fot. Orlando*)

della prepotenza feudale; di tutte le rovine e di tutte le devastazioni, ed anche dell'abbandono che ridusse a cave di pietra insigni abazie e monasteri, antiche sedi di dominio spirituale e temporale, centri di fiera e fervida vita. Vide spegnersi lentamente lo splendore che le sue contrade raggiunsero sotto l'Impero. L'aratro ancora dissotterra monete che recano l'impronta di un gallo o di una scarpa, di Pegaso volante o del delfino natante; cocci di anfore, fosse granarie. Ed anche mura di cinta, armature. I segni della vicenda nata con l'uomo: la guerra e la pace, il lavoro e la difesa del lavoro.

Solo dal versante teramano tutto il massiccio, pallido, enorme, ieratico, appare nella sua imponenza. Quasi si specchia nell'Adriatico. Da questo mare latino, così carico di storia da quando i Liburni lo solcarono con le veloci navi, dal mare – che non ha tramonti, ma aurore di fiamma – le rocce, le nevi del Gran Sasso attingono riflessi di stupore e d'incanto. Non v'è miracolo più meraviglioso del sole che sorge contro la sua eccelsa fronte.

Per rupi e gole franano blocchi di ombre. D'aspro risalto è l'ascesa delle vette lucide, umide; l'impeto con cui assalgono il cielo è aumentato dai gridi degli uccelli rapaci. Le valli si riempiono di canto e di allegrezza. Su le sabbie d'oro si ridestano ciuffi di pini e siepi di oleandro, *il lauro fiorito di rose*. Con la musica del colore, tra la montagna e il mare, risuona tutta la vita delle cose semplici.

PIETRO MARCOZZI

IL CORNO PICCOLO (M. 2637), LA PIÙ BELLA E ARDITA VETTA DEL GRAN SASSO.

(*Fot. Orlando*)

IL GHIACCIAIO DEL CALDERONE, AI PIEDI DELLA VETTA ORIENTALE DEL CORNO GRANDE (M. 2908). (*Fot. Orlando*)

ALLA VIGILIA DELLA VII MOSTRA-MERCATO DELLA PESCA

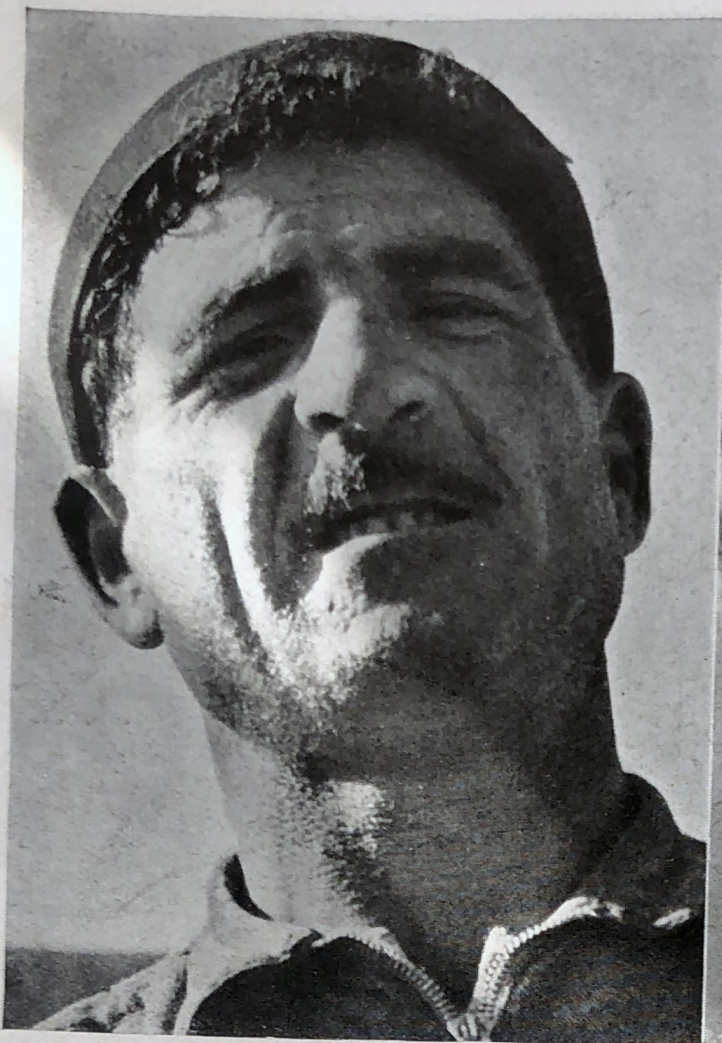
PESCATORI ANCONITANI

Siamo alla vigilia della VII Mostra-Mercato della Pesca, che ogni anno, con crescente fortuna, Ancona ospita nel golfo Dorico: il quartiere fieristico, che dal 15 luglio al 15 agosto documenterà il lavoro di tutte le forze produttive dell'Italia Fascista nel settore peschereccio, sta per aprire i suoi battenti. Un'importante innovazione, in confronto degli anni scorsi, consisterà nella presentazione dei progressi realizzati nei diversi rami dell'attività peschereccia in ordine al carattere merceologico, e precisamente: pesca oceanica; pesca meccanica e d'altomare; pesca ravvicinata; pesca costiera e di superficie; industria delle tonnare; vallicoltura; acque interne; pesca e lavorazione delle spugne e del corallo; industria della conservazione e salagione del pesce; sottoprodotti della pesca; retifici; mercati ed attività commerciali; costruzione di motori e scafi; iniziative scientifiche.

In occasione della Mostra, ci sembra opportuno illustrare a grandi linee un po' di quel mondo marinaresco donde provengono in cospicua parte le fresche energie che, in linea con le forze realizzatrici del lavoro, concorrono tenacemente alla conquista dell'indipendenza economica dell'Italia.

I motopescherecci arrivano in porto uno dietro l'altro alle quattro del mattino e nel tardo pomeriggio, per scaricare il pesce pescato durante la notte, e poi se ne vanno. I motori scoppiettano; le vele arancione, rosso mattone, le vele gialle con le toppe agli angoli sono scomparse. Rimane soltanto l'albero maestro, l'albero di prua, un unico albero scheletrico, senza vela, che serve a tenere appesa la rete quando deve asciugare, e a far dire alla gente: «Quello è l'albero della barca».

I motopescherecci hanno a prua due grosse virgole, che sembrano occhi di tritoni. E con esse guardano avanti, di qua e di là, ma non si capisce precisamente dove. A volte sembrano smorte come gli occhi dei pesci, a volte il loro sguardo s'incrocia, e allora sono buffe: il muso della barca assume una fisionomia grottesca. Quando, poi, la nafta fa il fumo a poppa e la prua spezza il mare, producendo due bei baffoni bianchi, il loro aspetto è anche più burlesco: sembrano allegorie marine.

di rete e qualche quintale di piombo affondato nel fango. Arrivano e svoltano dietro il Lazzaretto, allineandosi sul Molo del Mandracchio. Molta gente – quella mattiniera – li saluta. « Buon giorno, buon giorno: com'è andata la pesca? ». Bene o male, secondo i casi. La gente è

TIPI DI PESCATORI ANCONITANI. *(Fot. Cutilli)*

A bordo dei motopescherecci c'è sempre un cagnolino portafortuna, e c'è anche il fornello a carbone e sotto il ponte le cuccette per dormire. O meglio, per riposare, perché i pescatori non dormono mai, non chiudono mai tutti e due gli occhi: hanno sempre tanto da fare, devono sempre montare la guardia, ora alla rete che raschia il fondo, ora al timone, ora al motore. Inoltre, non dormono mai, perché il loro guscio ballonzola e col guscio anche la cuccetta, il fornello, il cagnolino, la pignatta grossa, la damigiana del vino, il fiasco dell'olio, la cabina di comando con i tre fanalini, uno davanti e due ai lati.

La cabina di comando è un casottino di legno, dov'è istallata la ruota del timone e dove si rifugia il nocchiero. Oggi, anche le piccole imbarcazioni hanno il posto di comando riparato. Tenere il timone all'aperto è un brutto affare, quando il guscio si impenna e le onde spruzzano, lavano, travolgono chi si trova sul ponte. Così si è pensato di mettere al riparo il timoniere, che è l'uomo più importante di bordo... dopo il cuoco.

Davanti alle « Lanterne » che vigilano l'ingresso del porto, i motopescherecci sfilano svelti e leggeri, come se avessero riposato tutta la notte. E invece non hanno fatto che navigare penosamente, perché dovevano trascinarsi dietro cinquanta metri

tanto curiosa e i pescatori, invece, no. Pensano ai fatti loro, pensano ai loro interessi. Scaricano il prodotto e non vedono l'ora di scappar via, di tornarsene in alto mare. Una cinquantina di quintali di carne viva e lucente trasportano ogni mattina al mercato: merluzzi, sfoglie, sgombri, seppie, calamaretti, crostacei...

Il pesce giace ancora sui ponti a mucchi, coperto da uno strato di fanghiglia, di alighe, di sabbia. I mozzi lo spurgano con secchi d'acqua, e poi ne fanno la cernita. Le sogliole, le allineano una contro l'altra dentro le cassette, con la testa all'insù e le bocche a mezza luna, rosee, smorfiose. I merluzzi, molli, slavati, con gli occhi lacrimosi, li mettono separati in altre cassette, e così gli sgombri, diritti come torpedini, e tutti gli altri pesci di una certa grossezza. Le triglie, chiazzate di lentiggini rosse, le seppie svenute

come meduse, i calamaretti sodi come pallottole, subiscono un'altra sorte: vanno a finire dentro larghe ceste, dove formano una massa tremolante, vitrea, appiccicosa. E non sono certo splendidi come le sarde, le lunghe e snelle sarde, che sembrano di ceramica. Le pescano le tartane di Chioggia, quelle tartane nere, basse, ornate a prora e a poppa di ghirigori rossi come navi etrusche e che navigano ancora con la vela latina, o a remi, e non ne vogliono sapere di motori puzzolenti.

Le sarde meravigliano tutti. « Queste – c'è qualcuno che dice – le fai andare sulla graticola con un po' d'olio, a fuoco lento, poi le prendi per la coda e te le mangi, così, a *scotta dito*. La carne vien via dalle spine che sembra burro. Ti assicuro che quando ne hai assaggiata una, arrivi fino in fondo: una cesta piena non ti basta ».

Le pescivendole si mettono le mani sui fianchi e ad occhio e croce stabiliscono il valore del pesce prelibato. Sono le donne delle Torrette – una frazione di Ancona, abitata in prevalenza da pescatori – e quindi, dello stesso stampo dei loro uomini, con la differenza che questi appaiono più ingenui negli affari, più rustici nel trattare la clientela, meno ciarloni; mentre quelle, i conti, sebbene sulla punta delle dita, li sanno fare anche troppo bene e si sgolano già prima di andare in piazza.

Mentre i mozzi gettano l'acqua sui ponti e li lavano e li strofinano come fossero pavimenti di salotti, ha inizio l'asta al Mercato coperto, che sorge proprio di fronte al molo. Arrivano gli astatori, personaggi indispensabili in codesto commercio. Si mettono in mezzo al cerchio degli offerenti e degli acquirenti, in piedi su di un banchetto, per meglio dominare la situazione e per meglio gridare nelle orecchie di chi pende dalle loro labbra i prezzi di vendita, le quotazioni del pesce. Li circonda la gran massa dei pescatori e dei pescivendoli. Uomini scalzi, vestiti di giubbe a brandelli, chiazzate di toppe, con brandelli di « canottiere », volti di un colore fra il rosa acceso e il bronzeo, petti e braccia nudi, dalla cui pelle scoppiano i fasci dei muscoli; barbe indomate, gambe storte e pelose, zoccoli pesanti. Donne poderose e senza scrupoli, che si fanno largo a furia di gomiti e che non temono per nulla la mischia premente sui cesti ricolmi di pesce. I prezzi salgono e scendono come la marea. Le voci degli astatori si fanno sentire lontano come le « sirene della nebbia ». E non è possibile che i presenti rimangano all'oscuro dell'andamento del mercato all'ingrosso,

ANCONA – IL RIFORNIMENTO DI NAFTA.

(Fot. Cutilli)

poiché i più efficaci imbonitori e propagatori dei bollettini quotidiani sono proprio loro, che non risparmiano il fiato dei polmoni. Quando il prodotto è stato smaltito e non rimangono che ceste vuote cosparse di squame, il mercato si sfolla. Arrivano i camioncini che caricano il pesce e lo portano alla stazione, in provincia, nelle piazze della città. Il Mandracchio sonnecchia sotto il primo sole che illumina i fantasmagorici legni del porto peschereccio; pennoni, alberi, spunzoni, bompressi, cubie, rande, terzaroli, gomene, sartie, timoni, cordami, canapi si aggrovigliano in una confusione spettacolosa sullo sfondo di qualche vela agonizzante, crocifissa su di un albero. La gente rimasta a bighellonare davanti alle prore dei barchetti guarda i cagnoli che guaiolano e gli uomini che appaiono e scompaiono nei boccaporti. Solo i pescatori non si accorgono di nulla. Sono sempre lontani con la testa, pensano di essere in mare e di fare buona pesca. Infatti, tra poco, uno dietro l'altro, i barchetti se ne andranno scivolando fra le pigre chiatte e i pontoni. Così non vi sarà più da fantasticare intorno a questi uomini, vestiti come pescatori omerici, che rievocano il mito italico.

Eppure sono proprio loro che suscitano questo fascino, questo bisogno di guardarli attentamente, di sapere della loro vita quasi eroica; una vita sempre uguale, ma tanto dissimile dalla nostra, piena di poesia e di leggenda.

I pescatori, dopo la vendita del pesce, riposano: se ne stanno seduti o a poppa o a prua e accarezzano i loro cagnolini. Amano queste bestiole come il loro guscio. Se da loro si vogliono confidenze, bisogna coglierli in questi momenti, specialmente quando gli incassi della mattinata non sono stati avari.

« Dimmi un po' – chiedete ad uno di essi per caso – che cosa è quella frasca laggiù a poppa? ». « Come? Non sai a che cosa serve? Non sai che serve per cacciare i delfini dalla *cova*? ». « I delfini? Quelli che vogliono bene agli uomini? ». « Macché, sono storie... I delfini mangiano il pesce e strappano la rete, altro che amicizia per noi! Lo vuoi sapere a che cosa serve la frasca? Adesso te lo spiego io. Prima di tutto si cala la rete, poi quando si è arrivati alla *cova* si mette dietro la frasca e, se non basta, anche la maglia di filo di ferro; se no il delfino, quando ha visto il pesce, se lo divora tutto. Ce ne sono tanti in questo mare, di delfini, che non te li puoi neanche immaginare ».

Lui non parla che delle cose *sue*, non parla che del mondo in cui vive. Un mondo sonoro come le valve delle conchiglie. Se è giovine è

SENIGALLIA – SI VERIFICANO LE RETI.

(Fot. Carafoli)

SENIGALLIA – BARCHE DA PESCA LUNGO IL MOLO.

(Fot. Carafoli)

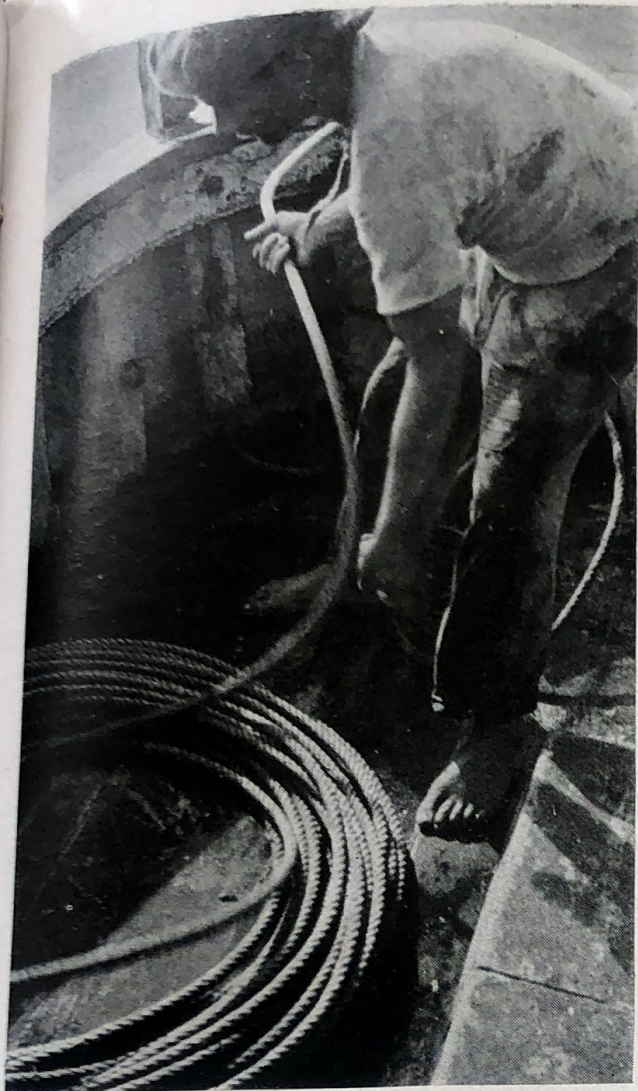
meno burbero e volentieri risponde alle domande che gli vengono rivolte; ma se è anziano fa finta di non vedere; così non farà nemmeno la fatica di aprir bocca per dire: « Che ne so io? ». È cerbero, ma è simpatico; perciò lo si stuzzica volentieri. « Di', vieni a bere un bicchiere di vino? ». Allora ti guarda, fa due moine, poi salta dalla prua e viene all'osteria. Comincia a parlare e non la finisce più.

Poco prima di salpare arriva la moglie per salutarlo. Gli porta i panni puliti e ritira quelli sporchi. Chiacchiera con lei di cose domestiche. Perché a lui piace ogni tanto di ragionare del focolare. Lo vede così di rado! Così di rado siede ad una tavola ferma, dove il piatto della minestra non scivola di qua e di là e il bicchiere del vino non si rovescia. Così di rado sta seduto con le ginocchia strette, sempre obbligato com'è a sedere a gambe larghe, a camminare a gambe larghe e a tenersi in piedi a gambe larghe.

La moglie gli parla, e lui l'ascolta, mentre a bordo caricano le provviste: gli spaghetti, l'olio, il grasso, la verdura, la nafta. Poi il motore ricomincia a ponzare, ricomincia a tossire. «Ohè, è già ora di andare!» grida con un gesto che esprime allegria. Alza la mano verso la moglie che, abituata a questi distacchi, risponde senza commozione. Il barchetto fa «macchina indietro» e si mette con svelta manovra in linea di navigazione. Entra nel piccolo boccaporto e vi scompare. È andato a deporre accanto alla cuccetta la biancheria pulita. Dopo risalirà sul ponte e si metterà al suo posto di lavoro per altre ventiquattr'ore.

Così la flottiglia se ne va lontano.

UNA GIORNATA DI PESCA. A QUALCHE MIGLIO DALLA COSTA SI GETTA LA GRANDE RETE A STRASCICO, DI CUI UN LEMBO È TENUTO AL FONDO DA PESI DI PIOMBO E L'ALTRO QUASI A FIOR D'ACQUA DA SUGHERI E DA SPESSI PALLONCINI DI VETRO. *(Fot. Carafoli)*

IL MANDRACCHIO SONNECCHIA SOTTO IL SOLE, CHE, NEL PORTO PESCHERECCIO, ILLUMINA LA FANTASMAGORICA ADUNATA DI PENNONI, DI VELE, DI CORDAMI... *(Fot. Cutilli)*

UNA GIORNATA DI PESCA. LA COSTA SI ALLONTANA... SI « FILANO » LE LUNGHE CORDE CHE TRATTENGONO E TRASCINANO LA RETE PER I DUE CAPI DIETRO LA BARCA IN MOTO, RASTRELLANDO IL FONDO MARINO. *(Fot. Carafoli)*

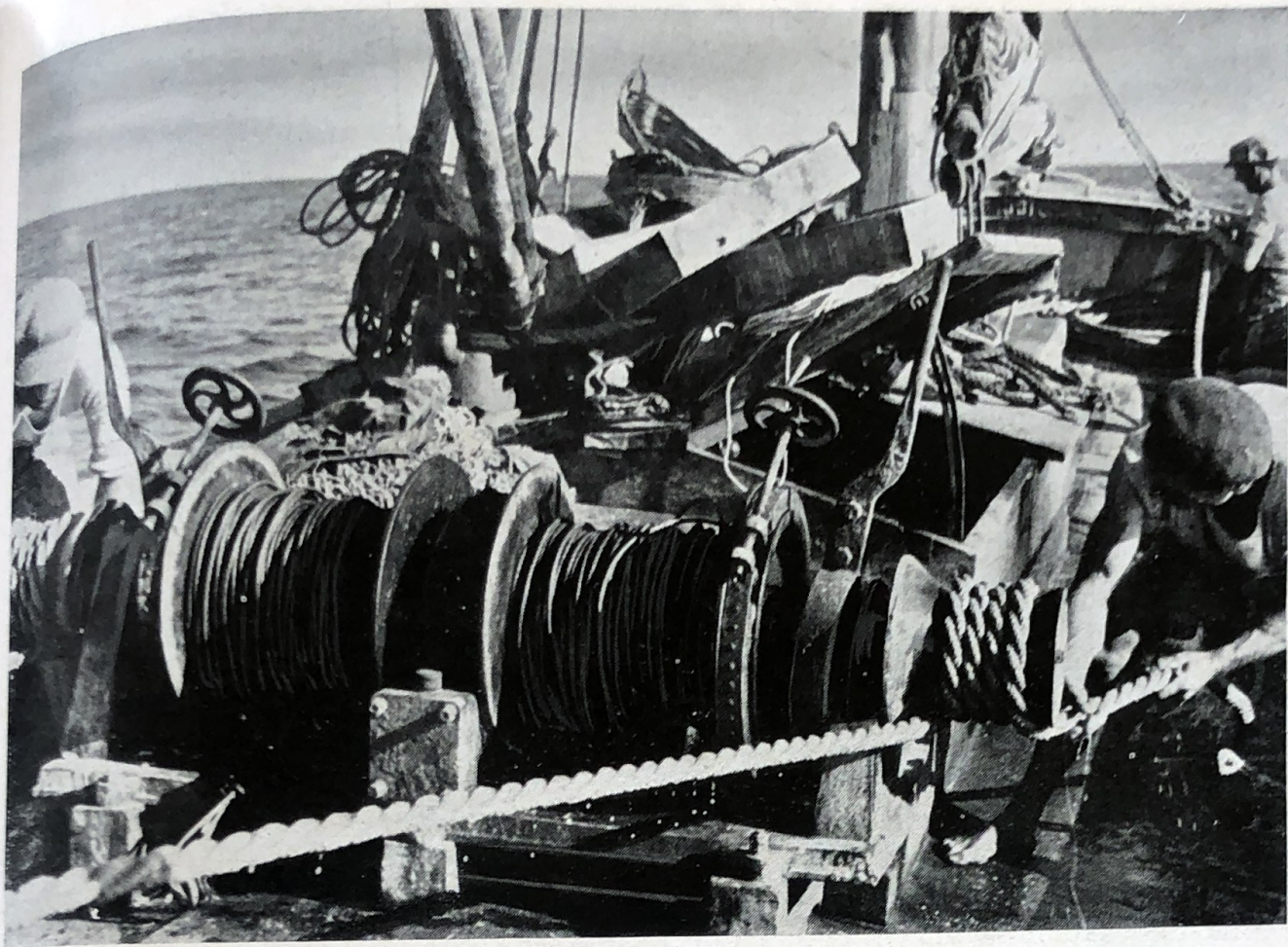
UNA GIORNATA DI PESCA. UN MOMENTO EMOZIONANTE: A MEZZO DI CARRUCOLE SI ISSA A BORDO IL « SACCO » TERMINALE DELLA RETE. CHE COSA CONTERRÀ? COME SARÀ RICOMPENSATA LA FATICA DI TUTTO UN GIORNO? *(Fot. Carafoli)*

Tutto questo avviene al porto, sulla costa occidentale della città dorica. Ben altra vita marinara si svolge al di là di San Ciriaco, verso oriente. Là è la rupe, una muraglia calcarea alta un centinaio di metri, cimata dal terremoto e sgretolata dai venti. Una specie di caos regna là sotto, un disordine che ricorda le nuvole dei temporali: sono gli scogli. La flottiglia del « pesce alto » vi passa distante. La pesca laggiù è attrezzata con mezzi più modesti. Sotto la rupe non si odono i motori, né si sente il puzzo della nafta. L'acqua è limpida, senza macchie d'olio. Vi si specchiano piccole barche con vele triangolari. Il porticciolo che le protegge è formato da un'insenatura naturale che fa angolo là dove la linea della costa rientra improvvisamente. La spiaggia è stata ripulita delle pietre più grosse, che, poste con una certa simmetria, formano minuscole baie dove il mare è sempre calmo. Ad ogni baia corrisponde – scavata nella montagna – una grotta.

La grotta è chiusa da un robusto cancello di legno. Nell'interno ciascun proprietario pone al sicuro dalle intemperie la propria imbarcazione e i rispettivi attrezzi. Per godervi un po' delle comodità domestiche ha rivestito le pareti con mattoni, che impediscono l'infiltrazione dell'acqua. Ha pensato di provvedere il rupestre rifugio di un fornello per cucinarvi i pasti, quando prolungherà la sua permanenza alla scogliera. Ha costruito mensole rudimentali, su cui posare bicchieri e stoviglie di stagno, l'immancabile fiasco del vino e la « boccalina » dell'acqua. Su questo arredamento semplice, appena indispensabile, domina l'agglomerato delle reti che pendono dalle travi infitte nelle pareti della volta. Per terra, ai lati, negli angoli, giacciono remi lunghi, pesanti timoni, fardelli di vele, canapi, coffe, nasse, rocchetti di refe, stracci, coperte, lanterne, arpioni, sugheri, piombi e l'argano, un argano primitivo per tirare in secca la barca quando il mare è grosso. Fuori delle grotte, in quei pochi metri di arida spiaggia, spuntano, sullo sfondo biancastro della roccia, paletti scheletrici dove si tendono le reti nei giorni di sole.

PALOMBINA (COMUNE DI ANCONA). UNA STAZIONE FISSA PER LA PESCA CON LE BILANCELLE. (Fot. Carafoli)

MENTRE LA BARCA È SULLA VIA DEL RITORNO, PROCEDE ALACREMENTE LA CERNITA DEL PESCE. (Fot. Carafoli)

Questo è il piccolo mondo dei pescatori della rupe. Qui essi vivono in eremitaggio, pur sapendo che alle spalle brulica la città co' suoi mille agi. Sono uomini attaccatissimi al mare, fedeli e coraggiosi, che hanno accettato fin da ragazzi questa vita dura, primitiva, irriducibilmente primitiva. Quando tira il vento, issano sull'albero lo straglio o i terzaroli, e quando il vento cade dànno mano ai remi, che sono pesanti come quelli delle antiche galere. Raccolgono il pesce nelle ceste di paglia, piatte e rotonde, e lo portano su, scalino per scalino, sotto il sole di Dio, e lo vendono direttamente in città. La loro pesca preferita è quella dei *paguri* (crostacei di scoglio). Li prendono con le nasse di rete o di filo di ferro o di vimini intrecciati. Le nasse hanno forma cilindrica e ricordano un po' le trappole dei topi. Il crostaceo è attratto dal puzzo dei *retacchi*, che sono involti di rete contenenti pesce andato a male. Essendone ghiottissimo, il *paguro* esce dal suo buco mascherato dalle alghe e scivola verso la sua prigione. Vi si introduce per un piccolo corridoio, senza curarsi che quella grande ombra sarà la sua tomba. Entra e si avventa sul mucchietto di pesce, che non riuscirà a districare dalle maglie del *retacchio*. Rimarrà così abbarbicato, senza accorgersi che la prigione in cui è andato a ficcarsi viene improvvisamente tolta dal suo elemento. Solo quando si sentirà gettare nel

IL SOLE DECLINA. PER MEZZO DEI VERRICELLI SI TIRA LENTAMENTE A BORDO LA GRANDE RETE. (*Fot. Carafoli*)

I MARINAI RIPOSANO A TURNO SOTTO IL PONTE; POI, SI RITROVERANNO TUTTI AL PASTO FRUGALE. (*Fot. Carafoli*)

SUL MOLO DI SENIGALLIA, NELLA SOLATIA QUIETE MERIDIANA. (Fot. Carafoli)

fondo della barca insieme a centinaia d'altri suoi simili, allora divaricherà le tenaglie terribili, con la speranza di sfogare la sua rabbia contro qualcosa di molle. Ma ormai sarà troppo tardi.

La pesca ai *paguri* si fa di giorno e di notte. Le nasse vengono calate a centinaia, ed ogni calata dura due ore e più. Quando le barche tornano a terra, si possono vedere, nel fondo delle chiglie, i granchi enormi dalle zampe pelose e anchilosate. Dopo l'approdo vengono chiusi in un sacco. Più tardi le donne penseranno a gettarli in un grande paiolo di acqua bollente. A questo bagno improvviso i *paguri* reagiranno, diventando di un bel rosso mattone. Poi verranno disposti in cesti e venduti per le piazze e per le vie.

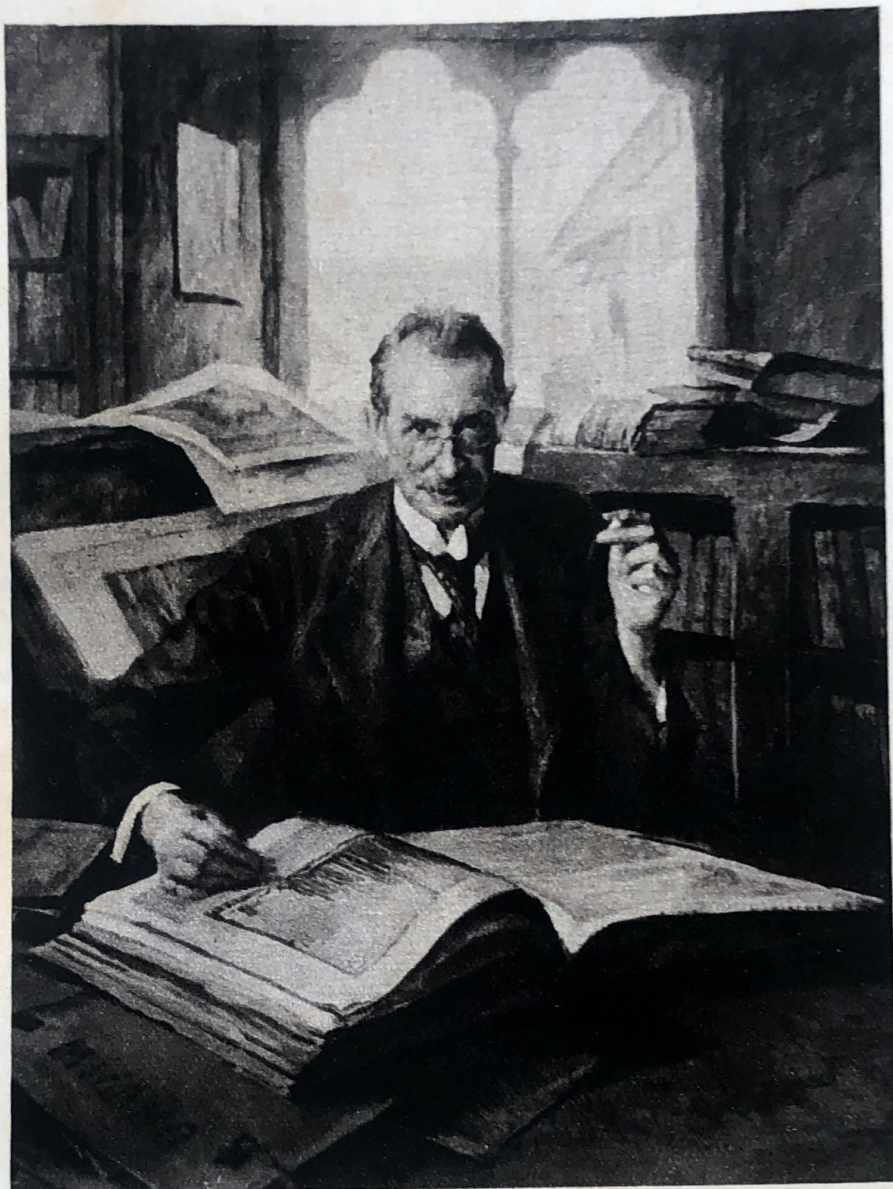
Il *paguro* è poco conosciuto e poco esportato. Invece, data la squisitezza della sua carne, dovrebbe essere ricercato nei grandi centri, dove è massimo il consumo del pesce. Così un po' di lustro verrebbe, per riflesso, anche a questi pescatori, che all'ombra di una rupe secolare concorrono al potenziamento dell'autarchia nazionale.

RENATO ALBANESE

IN MEMORIA DI ACHILLE BERTARELLI

Nello scorso giugno, a poco più di un anno dalla sua morte – avvenuta il 20 maggio 1938 – gli studiosi che frequentano la « Civica Raccolta delle Stampe » hanno avuto la commovente sorpresa di ritrovare al consueto posto di lavoro, sotto il finestrone che guarda sul cortile del Castello Sforzesco, la cordiale, asciutta, diritta figura del dott. Achille Bertarelli. Dal bel ritratto di Giuseppe Amisani, donato dai familiari al Comune di Milano e qui riprodotto, il fratello del nostro Luigi Vittorio Bertarelli sogguarda coi suoi arguti e sereni occhi i visitatori delle poderose raccolte che Milano deve alla sua generosità e che oggi meritamente s'intitolano al suo nome.

Morì a Roma settantacinquenne, e la notizia della sua improvvisa scomparsa fu accolta con dolore e stupore insieme da quanti lo conoscevano. Eravamo abituati a vederlo camminare, marciare quasi, svelto e gagliardo, con un così giovanile sorriso sulle labbra, anche quando – e cioè quasi sempre – reggevano l'inseparabile sigaretta, che fu difficile abituarsi all'idea di non ritrovarlo più – assiduo, instancabile, attento – al suo solito posto di lavoro, fra quelle stampe che per tutta la vita egli non aveva fatto altro che ricercare, raccogliere, classificare, catalogare...

Giustamente Antonio Monti (attingiamo gli elementi di questo rapido profilo ad un suo articolo sulla *Nuova Antologia*) ha scritto di lui che « è stato uno degli studiosi più geniali e benemeriti fra quanti hanno illustrato le scienze storiche italiane alla fine del secolo scorso e nei primi decenni del secolo nostro ». Dotato di vasta cultura e di singolarissime attitudini organizzative, egli si sarebbe trovato nelle migliori condizioni per poter moltiplicare la propria fortuna: trascorse invece la sua vita preoccupato soltanto di giovare agli studi. I poveri di spirito dicevano che frugava nella carta straccia; ma egli di ciò non si vergognava, perché poteva vantarsi di aver così salvato una partita di rari bodoniani e una delle più complete raccolte di libretti d'opera della fine del Settecento.

Francesco Novati, che fu suo grandissimo estimatore, il giorno in cui Bertarelli si trovò ad aver raccolto circa 200.000 stampe popolari, comprese che in esse era « proiettata di scorcio tutta la vita umana attraverso le impressioni di carattere popolare » e, da

quell'insigne letterato ed umanista che era, lo aiutò a tracciare un piano di ordinamento della importante collezione.

Ecco con quanta efficacia il Novati definì in poche righe la storia delle raccolte Bertarelli:

« Le collezioni che Achille Bertarelli si è affaticato a riunire... non sono state davvero inspirate alle vecchie teoriche, ai pregiudizi antiquati, al desiderio di mettere insieme delle rarità eccezionali. Il sagace amico nostro è stato dalla natura dotato di un vero intuito di storico, che la pratica ricerca ha sempre più affinato ed accresciuto. Fin da quando, verso il 1890, egli cominciò a salvare dal macero, a cui erano destinati, grandi ammassi di carta stampata, vecchi fondi di librerie, avanzi di magazzini polverosi, razzolando tra quella robaccia, come il gallo esopiano, alla ricerca di un umile chicco, egli sentiva dentro di sé la sicurezza che quel suo affaccendarsi non sarebbe riuscito sterile e vano, perché tutto quanto, grazie a lui, veniva sottratto ad un'infallibile distruzione, poteva un giorno assumere pregio ed interesse non sospettati. Come e quando quest'interesse, questo pregio fossero per manifestarsi, egli forse non si domandava allora con soverchia insistenza; ei badava soprattutto ad assecondare, dentro i limiti del possibile, le sue inclinazioni, i suoi gusti. Più tardi, poi, man mano che la collezione, modestamente iniziata, venne raggiungendo proporzioni sempre maggiori, allorché, grazie a ritrovamenti felici, ad acquisti indovinati, il Bertarelli vide l'una dopo l'altra riempirsi le sue cartelle di stampe, di fogli volanti, di disegni d'ogni tempo e d'ogni natura, la necessità di recare un po' d'ordine laddove il disordine regnava, l'invitò a riflettere più maturamente sopra il frutto dell'opera propria. Ed egli sentì che per rendere feconda la mole inerte e muta degli accumulati materiali, conveniva infonderle uno spirito vivificatore. Perché non avrebb'egli tentato di far servire tutto ciò ch'erasi andato ammonticchiando nei suoi scaffali ad un grandioso disegno? Non poteva tutto quel materiale servire alla costruzione di un archivio iconografico, il quale venisse in soccorso allo studioso delle vicende nazionali, porgendogli, in ogni campo di ricerca, il documento artistico accanto al documento scritto? È forse meno importante la rappresentazione grafica della testimonianza stampata? No, davvero. Così nell'animo del raccoglitore milanese prese vita un proposito, forse audace ma indubbiamente notevole, che oggi comincia a tradursi in effetto colla pubblicazione del primo volume del catalogo della collezione sua ».

Il disegno era audace, ma fu attuato in pieno.

Infatti, la divinità e il mistero dell'oltre tomba; le arti, le scienze e i mestieri; la vita sociale e la vita politica; la famiglia, le feste, le cerimonie, i costumi e le tradizioni; i luoghi, le case, le strade; i commovimenti tellurici, le stagioni, le guerre, i grandi avvenimenti della storia..., non c'è un momento della vita umana, non c'è un aspetto dell'esistenza che, in quanto abbia potuto fornire materia di incisione a carattere popolare sul legno, sulla pietra, sul rame, sullo zinco o attraverso le innumerevoli applicazioni della fototipica o della fototecnica, non si trovi rappresentato nelle collezioni del Bertarelli.

Fra le sue raccolte speciali eccelle quella relativa al nostro Risorgimento, il cui catalogo, comprendente 33 mila unità, va sotto il nome appunto di *Catalogo Bertarelli*. È in tre volumi, e la sua stampa venne a costare, nel 1925, oltre 50.000 lire. Ad esso seguì il grosso catalogo dell'*Italia geografica*, redatto in cooperazione col dott. Paolo Arrigoni, suo collaboratore in diversi altri cataloghi (*L'Italia nella vita civile e politica*, ecc.) e attuale conservatore della Civica Raccolta. Poiché essa comprende oggi non meno di 400.000 stampe, se un giorno si vorrà scrivere una storia dell'anima popolare italiana dal 1500 in poi, questo poderoso Archivio potrà fornire tutto il materiale occorrente.

Negli ultimi anni furono editi dal Bertarelli, sempre in collaborazione con l'Arrigoni, i cataloghi degli *Artisti e musicisti*, delle *Stampe popolari sacre lombarde*, delle *Piante e vedute del Lazio*.

Né l'opera sua a stampa si ridusse ai soli cataloghi, poiché egli dettò anche ricostruzioni storiche, partendo appunto dalle documentazioni iconografiche, come nei *Tre secoli di vita milanese*, pubblicato nel 1927 in collaborazione con Antonio Monti, per descrivere la vita di Milano nel '600, '700 e nell' '800. Né bisogna dimenticare il suo gustoso libro sul *Biglietto da visita italiano*, quello sugli *ex-libris* e il bel lavoro, uscito in luce a Parigi, sull'*Imagerie populaire italienne*.

Oltre che un grande raccoglitore, il Bertarelli fu un esperto e prezioso catalogatore, il vero *uomo della scheda*, capace di descrivere con metodo i soggetti più disparati. Si può calcolare che egli abbia compilato non meno di un milione di schede, trovando sempre in questo lavoro pesante e monotono la più viva soddisfazione, non perché egli non fosse capace di analizzare altrimenti il suo materiale, ma perché pregustava la gioia che gli studiosi ne avrebbero tratto quando lo schedario fosse stato completo.

Tra il 1925 e il 1930 il Bertarelli fece dono al Comune di Milano di tutte le sue collezioni iconografiche e della Biblioteca del Risorgimento. E, come se si sentisse spronato da un inesauribile anelito di generosità e di civismo, proseguì fino alla morte ad incrementare le *sue* raccolte non più sue, continuando ad acquistare, talora per forti somme, pezzi rari o intere partite di stampe e di libri in Italia e all'estero, dove fece frequenti viaggi, ed assoggettandosi ad un orario di lavoro assolutamente volontario e gratuito nel Castello Sforzesco, per catalogare e sistemare il nuovo materiale, per consigliare e indirizzare i suoi collaboratori.

La C. T. I., legata ad Achille Bertarelli oltre che per la stretta sua parentela con l'indimenticabile fondatore e presidente dell'ex-Touring Club Ciclistico Italiano e con l'attuale suo Vice-Presidente, anche perché del Sodalizio egli fu sempre amico devoto e collaboratore prezioso, lo segnala oggi alla riconoscenza di tutti i Soci per la sua opera monumentale a vantaggio della cultura italiana.

ALBO D'ONORE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

SOCI DELLA C. T. I. CADUTI IN A. O. I.

ANSANELLI VINCENZO . *Ten. di Fanteria*
ATZORI GIUSEPPE . . . . *Brigad. CC. RR.*
BUSSI CARLO . . . . . . *Seniore Medico*
CAMPANA GIUSEPPE
CAPRARA FRANCESCO . . *S. Ten. Medico*
CARMELO EMANUELE . . *Av. Scelto Mot.*
CURATOLO MICHELE . . *Av. Scelto Mot.*
D'AGOSTINO LEONARDO *Primo Av. Fot.*
DE JULIIS PAOLO . . . . *Ten. Col. Medico*
DEL FAVERO ERNESTO . *Medico*
DINI DINO . . . . *Guardia di Pol. Col.*
GALLI MARIO
GALLIANI ETTORE . . . *Generale di Brigata*
GAZZERA dr. FRANCO . . *I Segr. di Governo*
GRECO EMANUELE . . . *Geniere*
MORELLI GUIDO . . . . *Aviere*
PANFILI ODORICO . . . . *S. Ten. Medico*
PETROFOLI GUIDO . . . *Ten. F. - Med. d'Oro*
PONTI ALDO . . . . *I. Cap. di Fanteria*
RAMBERTI ALBERTO . . *Cap. di Artiglieria*
TINARELLI GIOVANNI . *I. Av. motorista*
TUVERI B. COSTANTE . . *S. Capo Manipolo*
ZANICHELLI LUIGI . . . . *Pioniere*

SOCI DELLA C. T. I. CADUTI IN SPAGNA

APREA CESARE . . . . . . *S. Tenente*
BRESCIANO cav. CARLO . *Maggiore*
BRESSAN OTTORINO . . *Seniore*
CAROSELLI avv. OSCAR . *Legionario*
CORNAGLIA CARLO . . . *Legionario*
FERRARI AURELIO . . . . *S. Ten. A.A.R.N.*
GIOVINE GIULIO . . . . *Tenente Pilota*
MANTOVANI GIOVANNI
PAPALE RUGGERO . . . . *Legionario*
PERTOLDEO SANDRO . . *Centurione*
ROSA ERGILIO
ROTI ARMANDO . . . . . *Legionario*
TANGA NICOLA . . . . . *Legionario*
TESELLI STELIO . . . . *S. Tenente*
VECCHIO rag. ARIALDO . *S. Tenente*
ZAMBRELLI UMBERTO . *Legionario*
ZANCHETTA GINO . . . . *Maggiore*

LA NOSTRA ESCURSIONE IN CALABRIA

Gli assidui alle nostre Escursioni ricorderanno certo con particolare compiacenza quella svoltasi nel maggio scorso in Calabria, guidata personalmente dal nostro Presidente.

Cosenza, la Sila, i grandi serbatoi idrici generatori di energia elettrica, Catanzaro, Locri, l'Aspromonte, Reggio Calabria, Palmi, Vibo Valentia, Tropea, Pizzo, Nicastro, Belmonte Calabro furono le tappe principali di quel primo itinerario.

Non tutta la Calabria fu dunque percorsa, ma soltanto la parte di essa situata a sud della linea che da Paola e da Cosenza, per la Sila, raggiunge Catanzaro e l'Ionio.

Abbiamo rimandato ad altra prossima occasione la visita della zona calabra settentrionale, per la evidente impossibilità di visitare con soddisfacente risultato l'intiera regione nel breve termine di una settimana; giacché queste nostre escursioni debbono conciliare due esigenze opposte: non impegnare i partecipanti troppo a lungo e permettere viaggi sufficientemente analitici. Vogliamo reagire, nel limite del possibile, alla troppa fretta, alla tendenza di valutare l'importanza di un viaggio magari soltanto in relazione al numero dei chilometri che si sono percorsi in un giorno...

Nessun Paese al mondo, come il nostro, presenta, in così breve spazio, lo spettacolo edificante di tante bellezze d'arte e di natura, tanti ricordi di civiltà scomparse. Conoscerlo anche intimamente, penetrare nella vita e nell'animo delle popolazioni è, quindi, una delle più grandi gioie.

Questa soddisfazione ci è stata consentita in sommo grado dalla visita alla nostra Calabria, che abbiamo trovato ancora tutta vibrante di entusiasmo e di riconoscenza per la recente visita del Duce; ovunque operosa e protesa nello sforzo di progredire; ovunque devota alla memoria dei suoi ultimi indi-

LOCRI – ARA VOTIVA A ROMA ETERNA.

menticabili figli troppo presto scomparsi: il Quadrumviro Michele Bianchi e Luigi Razza.

In ogni località avemmo accoglienze generose e dimostrazioni di fervida simpatia da parte di quelle magnifiche popolazioni così aperte ad ogni alto e umano sentimento di sincera cordialità.

E quante spontanee e preziose collaborazioni trovammo sui luoghi! Vogliamo ricordare in modo particolare quelle dei benemeriti Prefetti e Federali dei capoluoghi visitati, e non dimenticare quelle che ci furono offerte da una numerosa schiera di amici, vecchi e nuovi, della Consociazione, e cioè i signori: ing. Pietro Morrone, avv. Giuseppe Pirajno e il comandante della Milizia Nazionale Forestale di Cosenza; avv. Vincenzo Supino, avv. Tommaso Spasari, avv. Arnaldo Mannella e sig. Amedeo De Cicco di Catanzaro; Principe Nicodemo Sabatini di S. Margherita e ing. Piero Spinelli di Reggio Calabria; cav. Ermanno Falkenburg e prof. Miraglia di Messina; Segretario Politico di S. Giovanni in Fiore; Podestà Riccardo Pisani e Segretario Politico di Serra S. Bruno; prof. Umberto Sorace Maresca di Locri; dr. Filippo Fimognari di Gerace; Podestà rag. Bruno Preteroti di Stilo; ing. G. B. Barresi di Vibo Valentia; Marchesi Toraldo di Tropea; Podestà dr. G. B. Colace di Pizzo; Podestà barone Nicotera di Martà e avv. Nicolino Raso di Nicastro; sig. De Pasquale e dr. Gioachino Nappi di Praia.

Annoveriamo, dunque, questa Escursione fra le opere buone compiute dalla nostra Consociazione. Nessun merito, evidentemente, ci attribuiamo per aver condotto un gruppo, sia pure cospicuo, di persone in Calabria, dove si viaggia comodamente come in qualsiasi altra parte del nostro Paese. Il merito, caso mai, consiste nel vincere certe esitazioni. Bisogna che il Nord e il Centro d'Italia si avvicinino maggiormente al Sud anche nelle manifestazioni di turismo individuale. Esistono ancora resistenze passive, quasi inconsapevoli, da superare: si mira troppo di frequente alle mete tradizionali, alle grandi tappe di fama mondiale. Noi Italiani dobbiamo fare qualcosa di più: accanto alla natura e all'arte dobbiamo considerare l'ambiente in cui vivono tanti nostri fratelli, gli sforzi fatti per modificarlo e renderlo più benigno dove – e molto frequentemente, purtroppo! – non si dimostra tale: comprendere le loro esigenze, apprezzare le loro realizzazioni e dividerne le speranze. Le bonifiche, gli acquedotti, le trasformazioni agrarie, gli sviluppi industriali, le strade, le scuole, le altre opere grandiose del Regime sono attrattive che il turista nostro non può dimenticare, ed anche sotto questo aspetto la Calabria offre un campo d'osservazione di estremo interesse.

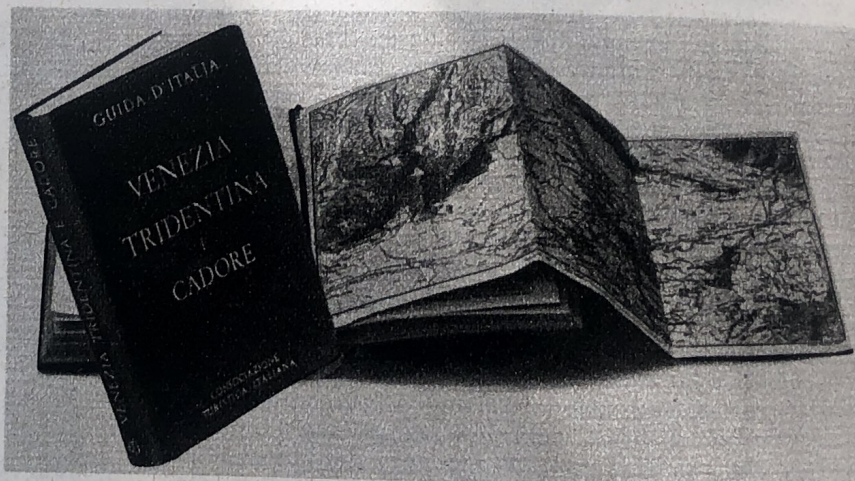
Quello che costituiva lo spauracchio per gli escursionisti di una volta – la deficienza alberghiera – non esiste ormai più. A Cosenza si alloggia ottimamente in alberghi che si vanno facendo sempre più decorosi e comodi; a Catanzaro abbiamo alloggiato in un albergo che non ha nulla da invidiare ai più moderni di Roma e di Milano; a Reggio l'ospitalità è giunta ad uno stadio di invidiabile sviluppo ed anche nei centri minori si è molto progredito. Del resto non occorre di più, soprattutto all'automobilista che, grazie anche alle eccellenti strade, può sempre far sosta in un capoluogo.

Italiani, visitate la Calabria!

NUOVE PUBBLICAZIONI DELLA C.T.I.

VENEZIA TRIDENTINA E CADORE *

Nel corrente luglio (forse verso la fine, ma sarà fatto ogni sforzo per anticipare il termine) uscirà in luce la quarta edizione del volume della Guida d'Italia: *Venezia Tridentina e Cadore*. Dalla terza edizione, disegnata e compilata secondo nuovi criteri e perfettamente aggiornata, non sono ancora trascorsi sei anni; tuttavia, quanti mutamenti sono avvenuti in così breve periodo di tempo, in tutti i campi, di cui si è dovuto tener conto per adeguare la Guida alla realtà presente!

Si consideri, inoltre, la particolare importanza che il Trentino, l'Alto Adige e il Cadore assumono nel quadro della vita e dell'economia nazionale, soprattutto in relazione al movimento e all'industria dei forestieri, grazie alle risorse naturali, alle bellezze paesistiche, alla ben curata attrezzatura alberghiera e alla organizzazione turistica in continuo sviluppo; si ponga mente, infine, alla enorme diffusione che il turismo in generale va prendendo in ceti sempre più larghi del popolo italiano, in zone e località sino a ieri neglette o agli inizi del loro sviluppo, e alla vigile attenzione con la quale la C.T.I. ne segue i progressi e, nei limiti delle sue forze, vi contribuisce, e si avrà subito un'idea della somma di lavoro richiesto dall'aggiornamento e dalla messa a punto di un'opera che, come questa Guida, contiene pur sempre un'ingente quantità di notizie e di dati, per la loro stessa natura, soggetti a variare incessantemente e, quindi, a invecchiare.

(*) *Venezia Tridentina e Cadore*. Pag. 600 con 19 carte, 6 piante di città e 4 piante di edifici. – L. 18 alla Sede; L. 20 in Italia, Impero e Colonie; L. 22 all'Estero.

Basti pensare, ad esempio, a tutto quello che, per impulso e interessamento del Governo Fascista, è stato compiuto in questi anni nelle provincie descritte dalla Guida, e specie in Alto Adige; in primo luogo a quanto è stato fatto per arricchire e migliorare la rete stradale, con rettifiche e abbellimenti delle arterie principali e la sistemazione di quelle secondarie, con la costruzione di numerosi nuovi tronchi destinati, come quelli del Passo delle Palade, del Passo di Pennes, dell'Alpe di Siusi, ecc., ad aprire nuovi importantissimi sbocchi al turismo e al commercio.

I maggiori centri hanno subìto notevoli trasformazioni e si sono arricchiti di opere di pubblico decoro, di cui la Guida doveva tener conto; ad esempio, Bolzano, che, in questi ultimi anni, ha quasi mutato volto per il sorgere della zona monumentale e, più ancora, di quella industriale, con gli annessi quartieri operai e semirurali. L'allestimento alberghiero si è notevolmente arricchito e migliorato in parecchie località; ed anche questo elemento ha il suo giusto rilievo nella nuova edizione della Guida. Di tutte le modificazioni e novità realizzate in fatto di strade e di nuclei urbani è stato tenuto il debito conto nelle carte e nelle piante allegate al volume: quanto alle piante, tornerà gradito al turista il rifacimento completo di quelle di Bolzano e di Merano e l'aggiunta di quella di Rovereto.

Per il rinnovamento di questo volume la C.T.I. – come sempre – non ha risparmiato le cure più attente e diligenti, sottoponendo a una scrupolosa revisione il vecchio testo, in base ad appositi sopraluoghi, giovandosi largamente delle informazioni raccolte in luogo dai propri Consoli, della collaborazione preziosa degli studiosi e dei competenti, in modo che nessun aspetto, nessun elemento, nessuna caratteristica del volto e della vita attuale delle regioni descritte andasse perduto o non fosse fedelmente rappresentato.

Così questo volume, uscendo in un momento propizio alle escursioni e alle villeggiature estive, sarà viatico indispensabile a tutti coloro che si recheranno a visitare le stupende valli di quel famoso e caro lembo d'Italia.

S'affrettino, dunque, coloro che avranno interesse a servirsene, a prenotare la nuova Guida.

ALPI VENOSTE, PASSIRIE E BREONIE *

DAL RESIA AL BRENNERO

È uscito in questi giorni il sesto volume della *Guida dei Monti d'Italia*, frutto, come i precedenti della serie, della collaborazione fra il Centro Alpinistico Italiano e la Consociazione Turistica Italiana. Questo volume, nella consueta elegante legatura in tela greggia, descrive un ampio settore della catena alpina principale, compreso tra le alte valli dell'Adige e dell'Isarco.

Il volume, dettato dal dott. Silvio Saglio, è sostanzialmente poderoso, se pur maneggevole grazie all'uso di una carta « Bibbia » molto sottile e consistente. È costituito di 796 pagine di testo, con una carta al 250.000 e 9 chiare cartine a quattro colori, che rappresentano schematicamente tutta la zona trattata. Lo arricchiscono, inoltre, ben 78 schizzi a penna desunti con attentissima cura da rilievi fotografici, con il tracciato delle ascensioni, e 56 fotoincisioni, che illustrano i rifugi e le vedute più rappresentative della regione.

Chiudono il volume gli itinerari sciistici (80 pagine), trattati con un nuovo metodo che tornerà certo gradito ai consultatori della Guida.

Il volume è in vendita presso le Sezioni del Centro Alpinistico Italiano e presso la C. T. I.

(*) *Alpi Venoste, Passirie e Breonie – Dal Resia al Brennero* – di S. Saglio, pag. 796, 1 carta al 250.000, 9 cartine, 78 schizzi e 56 fotoincisioni. A cura del C.A.I. e della C.T.I. L. 25 alla Sede della C.T.I. e le Sezioni del C.A.I.; L. 27 in Italia, Impero, Colonie; L. 29 all'Estero.

La " Guida pratica dei luoghi di soggiorno e di cura ".

È questa l'ora in cui individui e famiglie si pongono ogni anno il problema della scelta di un luogo di soggiorno o di cura, in cui si propongono di trascorrere le vacanze estive, per utilizzarle nel miglior modo alla reintegrazione delle forze fisiche e spirituali necessarie ad affrontare un nuovo anno di vita sana ed attiva.

Orbene: la conoscenza di queste località sparse in tutta la Penisola è grandemente facilitata dalla « Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura », pubblicata dalla Consociazione Turistica Italiana, al preciso scopo di dare la documentazione più analitica e completa – in base ad informazioni assolutamente oggettive, attinte alle fonti più attendibili e imparziali, controllate diligentemente d'ufficio con appositi sopraluoghi – di ogni singola località, presentata in modo vivo e animato, con elementi atti a trarne termini precisi di comparazione fra luogo e luogo, sul mare, sulle Alpi, sugli Appennini, sui laghi.

La Guida è costituita di quattro parti, in volumi separati, e cioè:

Parte I: *Le Stazioni al mare* – 2ª Ediz. 1936 (320 pagine, 115 illustraz., 47 piante). Alla Sede, L. 12; Italia, Impero e Colonie, L. 14,50; Estero, L. 16,50

Parte II: *Le Stazioni alpine* – Vol. I: *Le Stazioni del Piemonte e della Lombardia* (244 pagine, 143 illustrazioni, 11 carte e piante topografiche). L. 7; L. 9; L. 11.

Parte II: *Le Stazioni alpine* – Vol. II: *Le Stazioni della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia* (224 pagine, 157 illustrazioni, 12 carte topografiche). L. 9; L. 11; L. 13.

Parte III: *Le stazioni Idrominerali* (222 pagine, 180 illustrazioni, 8 piante). L. 7; L. 9; L. 11.

Parte IV: *Le stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini* (292 pag., 205 illustrazioni, 30 carte). L. 9; L. 11; L. 13.

Tutti e cinque i suddetti volumi: alla Sede della C. T. I., L. 34; in Italia, Impero e Colonie, L. 37; all'Estero, L. 49.

1° Luglio 1939-XVII

Consocio,

permetteteci una domanda. Avete già restituito la scheda di votazione allegata al numero di maggio de LE VIE D'ITALIA? In caso negativo, siate tanto cortese di rimandarcela prima del 31 luglio. E' bene che tutti i Soci diano il loro voto per l'approvazione del Bilancio e per la nomina delle cariche sociali. Non si tratta di una semplice formalità, ma di una prova palese del Vostro attaccamento al Sodalizio.

LA DIREZIONE DELLA C.T.I.

Per i Soci automobilisti.

Ricordiamo che la C.T.I. mette a disposizione dei Soci automobilisti e motociclisti un elegante guidone in seta coi colori del Sodalizio. Questo simpatico segno di riconoscimento – specie nel clima morale dei nostri giorni, che mette in evidenza i segni di ogni solidarietà – serve egregiamente a facilitare i contatti fra i Soci, ovunque si incontrino.

Esso è in vendita in due diversi tipi: il primo, stampato, costa L. 5 alla Sede, L. 6,50 in Italia, Impero e Colonie, L. 7,50 all'Estero; il secondo tipo, finemente ricamato, rispettivamente L. 8, L. 9,50 e L. 10,50. Con asticella metallica, il prezzo aumenta di L. 2.

La prossima scadenza dei termini per i Concorsi indetti dalla C. T. I. col tema: "Per la sicurezza del traffico".

Ricordiamo ai lettori che il 31 agosto prossimo scade il termine utile per la presentazione dei lavori ai Concorsi indetti dalla Consociazione Turistica Italiana nell'intento di imprimere un più efficace impulso alla propaganda per la sicurezza della circolazione. I Concorsi, come a suo tempo annunziammo, sono tre, dotati di complessive L. 15.000 di premi. Le norme per la partecipazione furono pubblicate nel fascicolo di febbraio de *Le Vie d'Italia.* Ripetiamo qui succintamente i temi delle tre importanti gare:

Concorso N. 1. – Propaganda nelle scuole. – I Concorrenti sono invitati a proporre:

a) un programma di insegnamento delle norme sancite ai fini di una ordinata e sicura circolazione, nelle classi elementari, graduato secondo la crescente maturità degli alunni, e tale da suggerire al maestro i procedimenti didattici più efficaci a suscitare l'interessamento dello scolaro, quali la riproduzione iconografica di determinate condizioni del traffico e delle norme che lo regolano, giuochi riproducenti lo svolgimento della circolazione, versi rimati e filastrocche per facilitare mnemonicamente la cognizione dei principali precetti di prudenza da osservarsi dai più piccoli, ecc.;

b) il testo di un opuscolo che, con l'ausilio di un'ampia ed efficace iconografia, mostri con la massima evidenza al ragazzo lo svolgimento del traffico lungo le strade cittadine e in aperta campagna, richiamando la sua attenzione sui pericoli della strada.

Concorso N. 2. – Propaganda fra i ciclisti. – I Concorrenti sono invitati a compilare il testo di una pubblicazione da distribuirsi largamente fra i ciclisti, e particolarmente fra i giovani e le classi popolari, per richiamarli all'osservanza delle norme vigenti, al duplice scopo di tutelare la propria sicurezza e l'incolumità degli altri utenti della strada.

Il testo, redatto in forma piana e familiare, dovrà soprattutto servire di commento didascalico alle illustrazioni, le quali potranno essere provviste dal Concorrente, che dovrà – quanto meno – suggerirne il soggetto.

Concorso N. 3. – Propaganda fra gli automobilisti. – I Concorrenti sono invitati a compilare un manualetto che illustri all'automobilista, in stile vivace e suggestivo, quanto è necessario sappia e faccia per guidare correttamente il suo veicolo. Il manualetto dovrà servire alla preparazione psicologica del guidatore, illustrando, oltre alle norme di legge, precetti di civismo, di cortesia, di intelligente tolleranza, indispensabili all'automobilista rispettoso dei diritti altrui e dei doveri propri.

Al vincitore di ciascun Concorso sarà assegnato dalla C.T.I. un premio, indivisibile, di L. 3000.

La C.T.I. mette inoltre a disposizione della Giuria un'ulteriore somma di L. 6000 da suddividersi fra i Concorrenti che, pur non avendo conseguito un premio, saranno ritenuti meritevoli di speciale riconoscimento.

La Consociazione Turistica Italiana confida in una larga partecipazione ai tre Concorsi da parte di insegnanti, di tecnici, di turisti e di quanti s'interessano al problema della circolazione stradale, che si va sempre più complicando con la diffusione degli autoveicoli e l'incremento del traffico.

Settant'anni di vita e mezzo secolo di utile attività editoriale.

Una lieta cerimonia si è svolta il 3 giugno in Torino in onore del gr. uff. Innocenzo Vigliardi Paravia, coincidendo questa data col suo settantesimo anno e il mezzo secolo di sua attività nella Casa Editrice Paravia. Egli, che fu tra i primi Soci della C.T.I. e per quasi vent'anni appartenne al Consiglio Direttivo, dedicandosi soprattutto a quella *Rivista mensile* che poi si ampliò diventando *Le Vie d'Italia,* volle anche partecipe di quella sua intima festa il nostro Sodalizio, che fu presente nella persona del Consigliere comm. Piero Moro, il quale presentò al festeggiato, con le congratulazioni e i voti della Consociazione, il distintivo speciale per il compiuto quarantennio di sua appartenenza ad essa.

La spedizione della "Guida Breve" a tutti i Soci è terminata!

Il 2° volume della *Guida Breve: Roma e l'Italia Centrale* è stato ormai spedito a tutti i nostri Soci. In ogni copia è stato inserito un modulo di conto corrente postale, non certo perché i Soci che hanno ricevuto la pubblicazione ne inviino il prezzo, poiché essa è *dono* – certo a tutti gradito – della Consociazione ai suoi aderenti. Il modulo ha un altro fine. Se il 2° volume della *Guida Breve* è piaciuto, lo mostrino i Soci ai loro amici e conoscenti, ne facciano rilevare i pregi e inducano coloro che non appartengono ancora al Sodalizio ad inscriversi nelle sue file senza indugio.

Reclutato un nuovo Socio, il modulo di versamento in conto corrente postale serve come domanda di associazione e come ricevuta di versamento della quota sociale. Non appena il modulo arrivi alla nostra Amministrazione si spediscono al nuovo Socio la *Tessera*, il *Distintivo*, il 2° volume della *Guida Breve*, i fogli 1, 4, 7, 10 della *Carta d'Italia* al 200.000, non che un fascicolo di saggio de *Le Vie d'Italia*, cioè un complesso di doni che vale, anche soltanto materialmente, assai più dell'ammontare della quota sociale. È inoltre da tener presente che ogni nuovo Socio inscritto fra il 1° aprile u.s. e il 30 marzo 1940-XVIII partecipa al nostro Grande Concorso a Premi, come da bando che viene spedito a richiesta.

Il momento, Consoci, è favorevole alla propaganda: le ferie, le escursioni, i campeggi, i treni popolari sono ottime occasioni per convincere i vostri conoscenti dell'utilità della *Guida Breve* e dei fogli della *Carta d'Italia*. Mostrate loro i doni del 1939 e in pari tempo destate nella loro coscienza il senso d'orgoglio di appartenere ad una vasta comunità che ha fini altissimi civili, culturali e patriottici, universalmente riconosciuti.

La quota per i Soci annuali è soltanto di L. 22,20 (Estero L. 32,20) più L. 2 di tassa di ammissione; mentre i Soci Vitalizi pagano una volta tanto L. 350 (Estero L. 500).

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Pubblichiamo i nomi dei Soci Vitalizi che nel gennaio del corrente anno hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350, riconfermando che anche nei mesi successivi il plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

IN GENNAIO

Astori rag. Ciro – Brescia.
Angeloni Roberto – Firenze.
Agostini Arturo – Venezia.
Angeloni avv. Guglielmo – Siena.
Amato rag. Mario – Dire Daua.
Ardenti Morini dr. Giov. – Parma.
Amirante Aldo – Asmara.
Accolla avv. Giuseppe – Siracusa.
Associazione Naz. Fascista Industria Laniera Italiana – Roma.
Aglietta Giacomo – Biella.
Asturaro Giuseppe – Tarhuna.
Acerbi Vincenzo – Lacchiarella.
Albera rag. Emma – Genova.
Ademollo Santoli dr. prof. Margherita – Firenze.
Aicardi dr. Benedetto – Torino.
Aimino Romolo – Borgomasino.
Anguissola Scotti co. dott. Orazio – Piacenza.
Antonioli Giovanni – Ciriè.
Azienda Governatoriale Elettricità ed Acque – Roma.
Antoci Salvatore – Messina.
Amministrazione Prov. di Como.

Barzaghi Giuseppe – Milano.
Bonardi rag. cav. Luigi – Brescia.
Bellini sac. dott. Fermo – Cremona.
Bardelli Gastone – Arcidosso.
Beltrano Antonio – Bologna.
Burri Licurgo – Roma.
Beligni cav. Otello – Console C.T.I. – Monte S. Savino.
Bacciga Romano – Villafranca di V.
Banfi Giuseppe – Rho.
Bentivoglio dott. Franco – Genova.
Bollo Enrico – Udine.
Belli Filippo – Tripoli.
Bettmann dott. cav. A. – Novara.
Barbanotti Eugenio – Pavia.
Bariati Giovanni – Varese.
Biraghi Vittoria – Milano.
Bellemo dr. rag. cav. Mario – Lecco.
Borroni dott. Giuseppe – Oggebbio.
Basciu Antonio – Udine.
Bertelli Francesco – Bologna.
Bioglio comm. Agostino – Biella.
Boschiero dott. I. – S. Biagio di C.
Barbano dott. cav. A. – Genova.
Burlando Giorgio – Genova.
Bello cav. uff. Fernando – Roma.
Bianchi Giuseppe – Roma.
Baggini Adelson – Milano.
Bamfi Enrico – Milano.
Biraschi Cesare – Milano.
Buonaccorsi Ferdinando – Predazzo.
Brambilla Carlo – Milano.
Bicchieri maresc. A. – Bassano del G.
Baistrocchi don Luigi – Salsomaggiore.
Bartolucci Carlo – Città di Castello.
Bafile Andrea – Aquila.
Bernardo ten. Salvatore – Caserta.
Boschi dott. Armando E. – Roma.
Bartolommei Lina – Venezia.
Bergamini prof. Costantino – Console Scol. C.T.I. – Caltagirone.
Beck Peccoz C. – Gressoney St. J.
Belloni dr. ing. comm. Mario – Torino.
Belletti Ugo – Venezia.
Bertola Valentino – Cuneo.
Bonoli dott. Pio Livio – Forlì.
Blais cap. Mario – Torino.
Bianchi dott. ing. G. A. – S. Colombano al Lambro.
Bortolozzo dott. ing. A. – Roma.
Bassich cap. Domenico – Trieste.
Bachetoni Vaccari dr. A. – Roma.
Boldrin Innocenzo – Venezia.
Bianchi gr. uff. Edoardo – Cavaliere del Lavoro – Milano.
Burkhard dr. Paul – Napoli.
Bisesti col. cav. uff. Cesare – Roma.
Battaglini magg. rag. cav. Pietro – Gardulla.
Bigliazzi dott. ing. S. – Montalcino.
Braccio dott. ing. Aldo – Milano.
Bianchi Gius. – Cassano Magnago.
Bonzanigo rag. Augusto – Delegato C.T.I. – Bellinzona.
Barbasetti di Prun co. Maria Augusta – Roma.
Bruni Conter dr. G. B. – Brescia.
Brusi Augusto – Ravenna.
Beccia cap. Giulio – Capodichino.
Baronio Francesco – Dello.
Barone Antonio – Cuneo.
Branche mons. Giuseppe – Roma.

Bergogna Enea – S. Sepolcro.
Bucciero Ettore – Bari.
Brezzi Mario – Padova.
Balestri Ettore – Trieste.
Bellosio ten. Enrico – Torino.
Bagnoli Osvaldo – Pontedera.
Bianchi rag. dr. Eugenio – Genova.
Bivona Giuseppe – Mogadiscio.
Buti S. E. Gino – Roma.

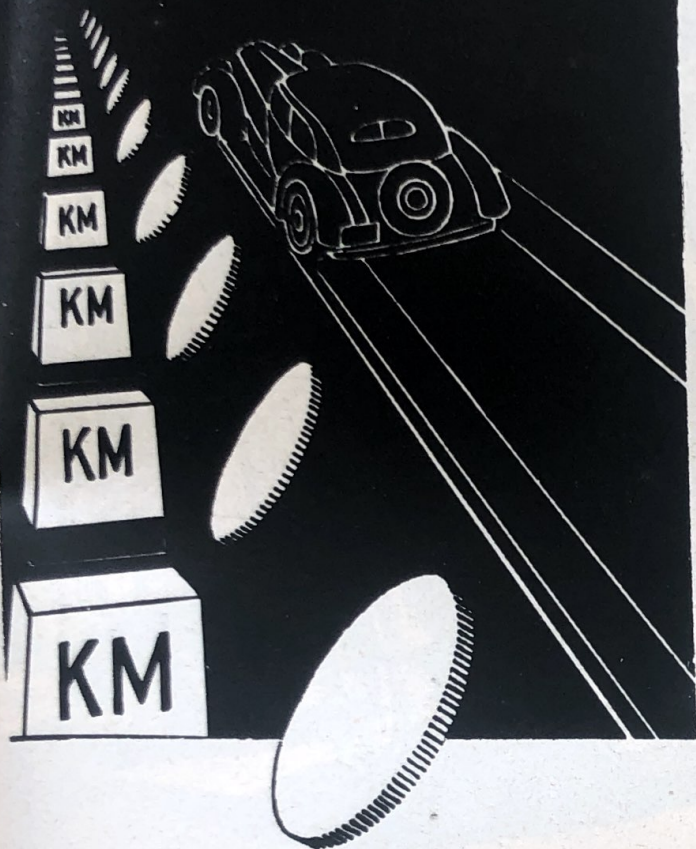
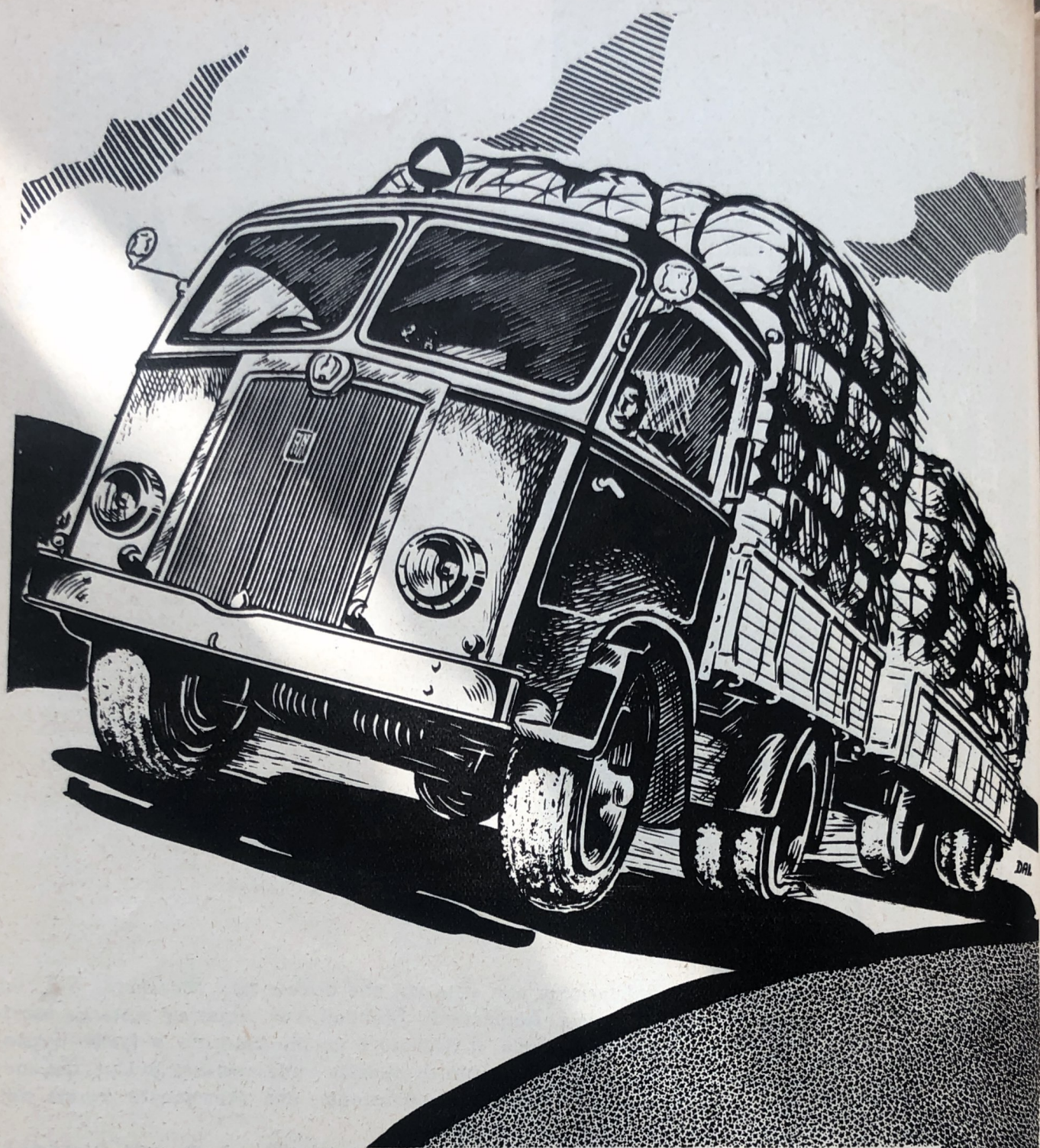
Crosti cav. Felice – Milano.
Coletti Gino – Milano.
Cassitto di Ravello nob. rag. Raffaele – Derna.
Ceva maresc. M. – Addis Abeba.
Calini prof. Paolo A. – Chiavari.
Camisasca Mario – Milano.
Corvetto Mario – Chieri.
Capoccetti don Nazareno – Firenze.
Corsino Cesare – Genova-Rivarolo.
Cenci Bolognetti co. A. – Elkhart.
Cassisi Evasio – Addis Abeba.
Celà Stella – Modica.
Cuttica Giuseppe – Firenze.
Casamassina Mario Guido – Udine.
Capocaccia Manlio – Roma.
Curti dott. Armando – Console C.T.I. – Budrio.
Cazzaniga don C. – Casatenovo.
Centin Vittorio – Saletto.
Civoli Paolo – Firenze.
Ceretti Giuseppe – Masera.
Canavero Luigi – Novi Ligure.
Caneparo Teresina – Biella.
Carbone Giuseppe – Quinto.
Casalone cav. Giulio – Mortara.
Cassa Scol. « V. E. III » – Bolzano.
Capocasa Ermete – Ripatransone.
Capocelli Luigi – Bari.
Carella Giuseppe – Bari.
Cantelli geom. Guelfo – Console C.T.I. – Bondeno.
Cazulini conte Franc. – Ventimiglia.
Cavalcanti rag. O. – Villa S. Giov.
Ceschia Ferdinando – Tarcento.
Coppo rag. Angelo – Torino.
Cavestri Eman. – Lonate Pozzolo.
Comune di Brennero.
Crosara cap. pilota Sergio – Tripoli.
Comi Carlo – Torino.
Cocchiani Francesco – Genova.
Camilloni cav. uff. Remo – Roma.
Campisi Ciro – Milano.
Cadin Gino – Console C.T.I. – Pordenone.
Chironi cav. Anastasio – Cavarzere.
Cellerai Martino – Firenze.
Carlevaro Gaetano – Genova.
Cerruti Carlo – Milano.
Coci dott. Giuseppe – Gimma.
Cortesia Giov. Battista – Genova.
Cortis Gerolamo – Roma.
Comici cap. Giuseppe – Trieste.
Carrara comm. Stefano – Loano.
Campi Giuseppe – Saronno.
Ciambellotti dr. Oscar – Sesto Fior.
Carrara prof. Enrico – Torino.
Camanni dr. Attilio – Tirano.
Cinque Roberto – Faenza.
Celoria cav. Amilcare – Asmara.
Cavallero Italo – Padova.
Cunsolo Vincenzo – Catania.
Costantini prof. dott. G. – Bologna.
Cazzaniga Emilio – Milano.
Comune di Bergamo.
Cerutti Melchiorre – Torino.
Comune di Moglia.
Cammi Luigi – Viterbo.
Colucci dr. Luigi – Salerno.
Cocco Sebastiano – Tirana.
Ciampolini Amedeo – Sestri.
Catelli rag. comm. Angiolo – Rosario Santa Fè.
Casalis Alina – Carmagnola.
Comune di Lavagna.
Cei dott. Angelo – Milano.
Comune di Pellezzano.
Colombo Urbano – Milano.
Costantini dott. prof. P. – Gallarate.
Capra cav. uff. dr. Giulio – Roma.
Ceriani Federico – Milano.

Discalzi dott. comm. L. – Milano.
Di Pretoro prof. Nicola – Roma.
D'Agostino maresc. Giov. – Viadana.
De Carli Cinzio – Pola.
Domeniconi Aldo – Cesena.
Del Mastro Calvetti comm. Anselmo – Torino.
Draghicchio prof. comm. L. E. – Pola.
Di Vito Gianfranco – Trieste.
Di Giovanni rag. Carlo – Chieti.
De Ianni Amedeo – Melito Porto S.
Di Lernia Francesco – Gondar.
De Checo dr. Giuseppe – Udine.
Desvoeux col. cav. uff. H. – Alassio.
Dall'Oglio dott. ing. R. – Colleferro.
Dall'O' maresc. Dom. – Verona.
Di Napoli Salvatore – Fiume.
Descovich cap. Enrico – Trieste.
Dal Pozzo ten. col. cav. Aroldo dei Conti di Castellino – Vicarello.
Di Tullo M. – Palazzo San Gervasio.
Delsignore cav. B. – Caresana.
D'Amato Maria – Siena.
Direzione Istituto Salesiano – Biella.
Delaiti Olinto – Ferrara.
Doppioni Raffaele – Chiomonte.
Dell'Osso avv. G. B. – Roma.
Dal Vera Girolamo – Console C.T.I. – Conegliano.
Del Mancino dr. ing. cav. Lorenzo – Campiglia Marittima.
De Felis dr. E. – Civitacastellana.
Devecchi dott. Francesco – Torino.
Di Castro dott. ing. Romeo – Roma.
De Angelis Pierina – Torino.
De Rosa cap. cav. Carlo – Napoli.
De Bernardis cap. Gius. – Bengasi.
Dresda Mannini dr. E. G. – Piacenza.
De Domenico ten. Gius. – Messina.
De Campi Luigi – Impruneta.
De Sanctis Corrado – Roma.
De Ponti Marco – Rosario.
De Bernardis Enrico – Roma.

Emma Ferrari rag. G. – Cremona.
Enrico rag. Vincenzo – San Remo.

Fusco Mario – Console C.T.I. – S. Giorgio la Molara.
Fava magg. cav. A. – Quarona Sesia.
Ferrini Adelina – Pisa.
Farina cav. uff. Roberto G. – Tripoli.
Fiore Giorgio Adalberto – Roma.
Fassetta dott. Luigi – Venezia.
Fabris Nicolò – Trieste.
Furiani ten. Paolo – Alessandria.
Fiorenzi conte ing. A. – Merano.
Falla Vittorino – Candelo.
Franceschini Giovanni – Pola.
Fatti cav. Luigi – Sansepolcro.
Ferraresi Cesare – Migliaro.
Ferioli prof. Luigi – Lanzo.
Ferrero dr. prof. F. – Torino.
Fattorini don Silvio – Città del Vaticano.
Ferini Strambi Giuseppe – Pallanza.
Feletti dott. Pietro – Ferrara.
Ferrari Donato – Pometo.
Filini cap. Tullio – Trieste.
Ferruzzi geom. Roberto – Fiesole.
Franchi dott. Orlando – Firenze.
Fumo Osvaldo – Napoli.
Fondacaro rag. Franc. – Catania.
Favaro Fabris sac. prof. Mario – Treviso.
Ferroni perito Emilio – Parma.
Fedi maresc. Ezio – Pistoia.
Fornasiero Giuseppe – Este.
Forti Lorenzo – Venezia.
Frulli Mario – Lucca.
Frattini Maria – Desio.
Fabiani dott. Sergio – Ferrara.
Franchini Bettino – Milano.
Farci Todde Maria Luisa – Torino.
Fabbri avv. comm. Gino – Cons. C.T.I. – Arcidosso.
Falconi Mario – La Spezia.
Ferretti Carlo – Reggio Emilia.
Ferraguti-Azeglio U. – Riccione.
Fracassi geom. Vincenzo – Milano.
Fea dott. Mario – Roma.
Forte ten. col. cav. F. – Roma.
Fantoni Adriano – Rimini.
« Firmum del Littorio » – Fermo.
Fornasier Luigi – Console C.T.I. – Castelfranco Veneto.
Ferrario rag. Carlo – Roma.

Guglielmucci dott. Gius. – Maschito.
Guidi Giuseppe – Scansano.
G. F. – Faenza.
Gentile prof. Nicodemo – Chieti.
Greco Carmelo – Taranto.
Ghione Ada – Merana.
Garibaldi Vittorio – Sestri Levante.
Guzzi Cesare – Coccaglio.
Gallo Rizzo Francesco – Catania.
Giacompol comm. G. – Buenos Aires.
Gilardone arch. R. – Buenos Aires.
Giovanelli dott. Gino – Console C.T.I. – Mantova.
Gemma Giuseppe – Lentini.
Gerola Antonietta – Rovereto.
Greco avv. cav. Domenico – Cirò.
Grosso Giacomo – Mantova.
Gritti Martino Ezio – Alfonsine.
Grandi Alberto – San Remo.
Gobetti cav. P. – S. Pietro di Morubio.
Giacchino Giacomo – Genova.
Genzone maresc. A. – Ragusa.
Giacchetti Alberto – Roma.
Galvani Ignazio – Milano.
Gambetta rag. Alfredo – Milano.
Giuliani dott. geom. Rino – Mussolinia di Sardegna.
Grossi avv. cav. Salvatore – Pico.
Geronazzo Italo – Valdobbiadene.
Garofolini prof. Livia – Mompeo S.
Gognetti cap. cav. Tullo – Harar.
Giglioli Guglielmo – Reggio Emilia.
Guariento avv. Carlo U. – Bologna.
Gatti s. ten. rag. Guido – Rieti.
Gerini Giovanni A. – Colonnata.
Gilardoni Alfredo – Como.
Garroni Carbonara nob. C. – Genova.
Giacone geom. Candido – Saigon.
Grupallo dott. ing. Silvio – Biella.
Giavoni F. – Caselle di Pressana.
Gila cav. Romolo – Torino.
Gallone rag. Edgardo – Novara.
Gelsi Alteo – Pesaro.
Guglielminotti Bel Duilio – Biella.
Gardiol Enrico – Such el Gimma.
Guarnati Daria – Milano.
Gorret rev. Pietro – Providence.
Giustiniani marc. Raimondo – Roma.

(continua)

FIAT 626 N

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

Il sale sulla coda...

Ricordate il sistema di Ferravilla per prendere i ladri? Lasciate, egli consigliava ai derubandi, il vostro biglietto da visita in prossimità della cassaforte. Il ladro, prendendolo, sarà istintivamente tratto a ricambiarlo e lascierà il biglietto proprio. Con questa traccia, chi sa che la Questura non riesca a identificarlo...

Non passa mese che un sistema del genere non venga proposto per l'identificazione degli automobilisti che si dànno alla fuga dopo l'investimento. Quanti saranno questi codardi evasori dalla civile norma della mutua assistenza e della responsabilità dei proprî atti? Fortunatamente pochissimi, stando alle statistiche giudiziarie: certamente meno che gli inventori dei sistemi per impedire o rendere inutile la fuga. Ma i grandi problemi dell'umanità, come è noto, non sono quantitativi, ma qualitativi: bastò un peccato – ma d'indole piuttosto delicata – per mettere nei pasticci tutti i discendenti di Eva. D'altra parte, la coscienza pubblica ha, dei compiti della Giustizia, un concetto assai più repressivo che preventivo; essa sorride o fischia alle cautele contro il reato, ma esige che il malfattore sia arrestato in flagrante. È spiegabile quindi che si registrino assai più brevetti sul modo di acciuffare gli investitori fuggitivi, che sul modo di evitare o ridurre le probabilità d'investimento.

Così, abbiamo avuto in pochi anni l'auto che, quando il paraurti tocca un corpo duro, lascia automaticamente cadere una targhetta col nome e domicilio del proprietario (e, immaginiamo, con relativa letterina di condoglianza); quella che automaticamente fotografa la scena e alza una bandierina, inamovibile senza l'intervento di un agente con una chiave segreta; quella che si blocca sul posto e non riparte se non con la presenza dei Reali Carabinieri; quella che accende un lampo di magnesio sulla targa, e via discorrendo. Il pedone prudente e ben educato, che desidera adempiuta la formalità della reciproca presentazione col suo futuro investitore, non ha che da pregarlo di montare sulla sua macchina uno di questi apparecchi...

L'ultimo inventore della serie si è preoccupato dell'identificazione notturna: è così facile, egli ha pensato, spegnere per qualche istante i fanali, lasciando la targa al buio, e proseguire insalutati! Ed ha presentato, a quanto si dice, alle competenti Autorità, con la speranza di vederlo imposto per legge a tutti gli automobilisti, un aggeggio che impedisce al fanalino-targa (una volta che sia stato acceso insieme con gli altri lumi, col solito unico movimento della chiavetta sul cruscotto) di spegnersi neppure spegnendo i lumi anteriori, senza smontare e maneggiare un apposito comando, in una posizione poco accessibile, all'esterno della vettura.

Esempio: voi partite di buon mattino, e incontrate un banco di nebbia che vi costringe ad accendere per qualche istante i fanalini. Oppure, percorrete una delle moderne strade di montagna o di collina o di riviera, che si tuffano ogni tanto in galleria. In tutte queste evenienze sarà molto se, la sera, abbandonando la macchina in rimessa, vi accorgerete di aver portato a spasso tutto il giorno il fanalino-targa gloriosamente acceso. Il che (a parte quel che ne pensa la batteria d'accumulatori) sarà molto apprezzato dai mercanti di lampadine posteriori, che abbandoneranno per consunzione questa valle di lacrime (parliamo sempre delle lampadine) un paio di volte alla settimana, reclamando il ricambio. Conseguenza inevitabile: il giorno che la Milizia controllerà il vostro apparato luminoso, o la malaugurata notte che vi succederà di scalfire un parafango altrui, la vestale perpetua della vostra identità sarà regolarmente bruciata.

Già la macchina e l'automatismo in ispecie han sostituito troppe delle attività umane. Ora si vorrebbe affidare ad un relè elettromagnetico anche il controllo della Coscienza. Non crediamo che gli automobilisti italiani meritino questo umiliante pizzico di sale sulla coda. Ma se anche qualche deplorevole episodio d'inciviltà giustificasse siffatte preoccupazioni, ogni artificio meccanico per istradare gli uomini a un elevato sentire avrebbe effetto disastroso: sanzionerebbe ufficialmente il diritto di rinunciare alla virtù per libera elezione ed instaurerebbe lo sport del farla in barba alla macchina. Poiché talora anche la coscienza applica a sé stessa l'immortale principio: «Fatta la legge, scoperto l'inganno!».

al. far.

LA GUERRA DEGLI OTTANI

La guerra degli ottani, limitata fino a poco tempo fa al mercato dei carburanti degli Stati Uniti, si sta attualmente estendendo anche ai mercati delle grandi Nazioni europee.

Si tratta, in parole povere, della lotta tra le benzine a basso numero di ottano (detonanti, e quindi a basso rendimento termico nei motori) e le benzine ad alto numero di ottano (antidetonanti, e quindi capaci di un rendimento maggiore).

Poiché l'isottano è un carburante antidetonante per eccellenza, il suo potere è stato convenzionalmente assunto come massimo della scala (100), e la resistenza delle benzine alla detonazione viene misurata nei laboratori con riferimento a tale prodotto.

Quali sono le esigenze che determinano la lotta degli ottani?

Quali i possibili riflessi di questa lotta nello sviluppo della motorizzazione e nelle tendenze della tecnica petrolifera?

Prima di rispondere a queste domande, è anzitutto necessario ricordare alcuni concetti elementari.

I motori sovracompressi.

Com'è noto, il rendimento termico di un motore a scoppio è in funzione del tasso di compressione, e cioè del rapporto fra il volume occupato dalla miscela aria e gas prima della compressione nel cilindro e il volume della stessa miscela occupato dopo la compressione.

Per aumentare il tasso di compressione non basta, però, risolvere i problemi di carattere metallurgico e meccanico relativi all'aumento di resistenza delle pareti del cilindro, senza appesantimento del motore; è anche necessario impiegare carburanti capaci d'una combustione perfetta e regolare, in modo da evitare, durante la marcia, il manifestarsi del fenomeno noto agli automobilisti sotto il nome di detonazione.

Parallelamente alla tendenza dell'industria meccanica a costruire motori ad alto tasso di compressione, e quindi capaci di maggior rendimento, si rende evidente la necessità, da parte dell'industria petrolifera, di fornire benzine a caratteristiche antidetonanti sempre più elevate, in modo che i motori sovracompressi possano dare effettivamente tutto il rendimento di cui sono capaci.

La necessità di disporre di motori sempre più perfetti implica, quindi, la necessità di benzine a caratteristiche antidetonanti sempre più elevate.

Le tendenze della tecnica petrolifera...

In quale modo l'industria petrolifera ha affrontato questo problema?

Senza entrare in dettagli, che esulano dallo scopo di queste brevi note, ricorderemo anzitutto che un primo progresso nella produzione di benzina con caratteristiche antidetonanti è stato ottenuto coi processi di piroscissione (*cracking*): negli Stati Uniti, per esempio, si calcola che il numero di ottano della benzina di piroscissione sia di circa 69-70, contro 55 per la benzina di distillazione.

La benzina di piroscissione ha però il difetto di essere ricca di gomme e spesso anche di zolfo, il che determina una notevole instabilità, un odore non buono, ed infine una scarsa sensibilità al piombo tetraetile, prodotto quest'ultimo che, aggiunto in piccoli quantitativi ai carburanti, tende appunto ad elevarne le caratteristiche antidetonanti.

Un processo più moderno, e precisamente il processo di idrogenazione, consente, invece, partendo da materie prime anche di qualità scadente, di ottenere benzine ad alto numero di ottano e in pari tempo di grande stabilità, e quindi nettamente superiori alla benzina ottenuta col processo di piroscissione.

Allo stato attuale della tecnica, il processo di idrogenazione è però più costoso del processo di piroscissione, e quindi esso viene applicato soprattutto per la produzione di benzine speciali per aviazione. Il rapido svolgimento della tecnica può ragionevolmente far presumere tuttavia che nel prossimo avvenire le benzine ottenute per idrogenazione saranno largamente applicate anche nei motori d'automobile.

Sempre per la produzione di benzine antidetonanti, presentano grande importanza i processi di piroscissione in presenza di catalizzatore e i processi di polimerizzazione. L'isottano (numero di ottano 100) si ottiene, infatti, con l'applicazione congiunta dei processi di idrogenazione e di polimerizzazione.

...e quelle della motorizzazione.

Fin d'ora, comunque, si nota la tendenza, da parte degli Stati europei, di disciplinare la produzione dei nuovi motori per automobili, in modo che l'alto tasso di compressione abbia a consentire l'impiego di benzine ad elevato numero di ottano. Recentemente, sia il Governo tedesco che il Governo francese hanno adottato provvedimenti in tale senso.

Tali tendenze del resto sono giustificate dal punto di vista della economia autarchica in quanto, a parità di potenza, i motori sovracompressi consentono una riduzione del consumo del carburante.

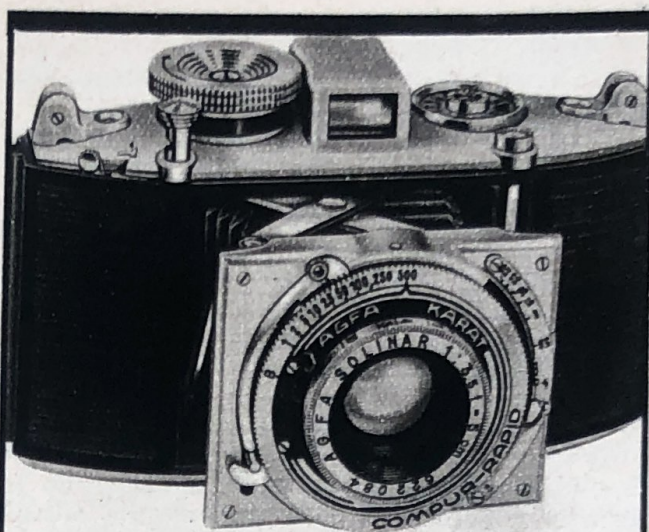
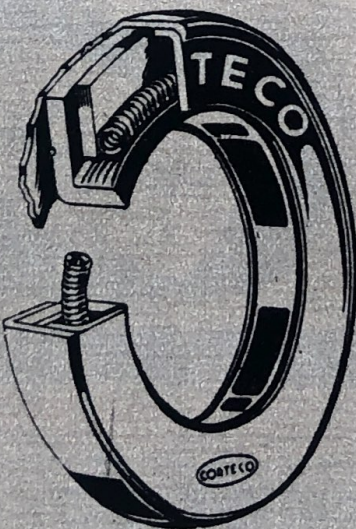
Come già abbiamo accennato, il numero di ottano di una benzina può essere aumentato anche con l'aggiunta di piccolissime quantità di piombo tetraetile; ma tale prodotto è molto costoso e, d'altra parte, se miscelato in quantità superiori a certi limiti, il piombo può recare danno ai motori.

Ma non tutte le benzine hanno la stessa sensibilità al piombo tetraetile e, ad esempio, mentre per le benzine di piroscissione le aggiunte di tale prodotto non determinano che modesti aumenti nelle capacità antidetonanti, per le benzine di idrogenazione, invece, debolissime aggiunte di piombo tetraetile determinano un notevole miglioramento delle capacità di resistenza alla detonazione.

Il numero di ottano di una benzina viene pure elevato attraverso miscele con benzolo o con alcool.

Da quanto precede si può arguire che, da una parte, l'industria automobilistica tenderà a costruire motori a tasso di compressione sempre più elevato, e che, d'altra parte, l'industria petrolifera tenderà ad adottare quei procedimenti che consentono la produzione di benzine stabili e capaci di dare, nei motori predetti, un elevato rendimento.

Negli ultimi anni, le variazioni del tasso medio di compressione dei motori e del numero medio di ottano delle benzine sono state le seguenti (mercato degli Stati Uniti):

Anno	Tasso medio di compressione	Numero medio di ottano
1928	4,5	50
1930	5	54
1932	5,3	60
1934	5,6	66
1936	6	68
1938	6,4	71

Il problema italiano.

In Italia il problema, pur essendo stato largamente trattato dagli studiosi e dai competenti, non è sufficientemente conosciuto dal pubblico.

È certo, però, che le direttive del Governo nazionale verso una politica di motorizzazione non devono avere soltanto una impostazione quantitativa, ma anche e soprattutto una impostazione qualitativa. Tra non molto tempo il concetto di benzina ad alto numero di ottano si sarà così chiaramente affermato nella coscienza degli automobilisti, non diversamente da quanto è accaduto per altri concetti che sono oggi di dominio comune.

L'Italia, in questo campo, non ha nulla da invidiare alle altre Nazioni; soltanto la Germania e gli Stati Uniti hanno la possibilità di produrre benzine di idrogenazione a caratteristiche antidetonanti in quantitativi superiori a quelli dell'industria italiana.

Quanto alle altre Nazioni, compresa la Francia, l'Inghilterra, la Russia e il Giappone, le nostre possibilità sono nettamente superiori. Gli stabilimenti di idrogenazione dell'ANIC di Bari e Livorno potranno, infatti, produrre benzine antidetonanti non solo nei quantitativi necessari per rifornire la nostra aviazione, ma anche per alimentare in parte il consumo automobilistico sotto forma di miscela con altre benzine antidetonanti inferiori.

Il problema è stato impostato e risoluto in Italia prima ancora che il pubblico e la massa dei consumatori ne avessero conoscenza; e ciò costituisce una grande dimostrazione della sensibilità e della capacità tecnica della nostra industria.

v. d.

Il tergicristallo obbligatorio.

Col 1° luglio, per gli autoveicoli industriali pesanti, e con il 31 dicembre prossimo per tutti gli autoveicoli ed autovetture di qualsiasi genere e destinazione, un recente Decreto-Legge francese prescrive l'uso di un tergicristallo a doppio comando, cioè azionato meccanicamente, pneumaticamente, idraulicamente od elettricamente in via normale, e in via sussidiaria, per il caso di guasto o di insufficenza della trasmissione automatica, comandabile anche ed indipendentemente a mano. È questo il primo esempio internazionale di una così minuta codificazione a proposito di un accessorio, che sinora non aveva richiamato l'attenzione dei legislatori, se non in qualche Nazione attraverso il generico obbligo di un dispositivo per assicurare la trasparenza del parabrezza, quando esso non è sollevabile. Anche nella legislazione italiana, come è noto, nessuna prescrizione è contenuta al riguardo.

La recente codificazione francese appare utile e razionale. Numerose altre prescrizioni cosiddette di sicurezza nelle varie legislazioni hanno un carattere assai meno importante e meno sostanziale di questa. È indubbiamente più utile un tergitore che sia costantemente in grado di funzionare, che una minuta precisazione di distanze, posizioni o diametri delle luci di posizione. Né, in pratica, l'attrezzatura corrente, che assicura ad ogni nuova macchina venduta il possesso di un tergitore automatico, appare sufficiente: purtroppo, tutti sanno che si tratta di un accessorio fra i più esposti e dal funzionamento meno sicuro. La prescrizione del comando sussidiario a mano urterà certamente in Francia contro

gli interessi acquisiti dei fabbricanti, essendo sinora rarissima un'attrezzatura di tal fatta su qualsiasi macchina di qualsiasi nazione: ma il gioco vale bene la candela. Approviamo, dunque, l'iniziativa e ci auguriamo di vederla internazionalizzata.

Ai concorsi di eleganza: fari e schienali rovesciabili.

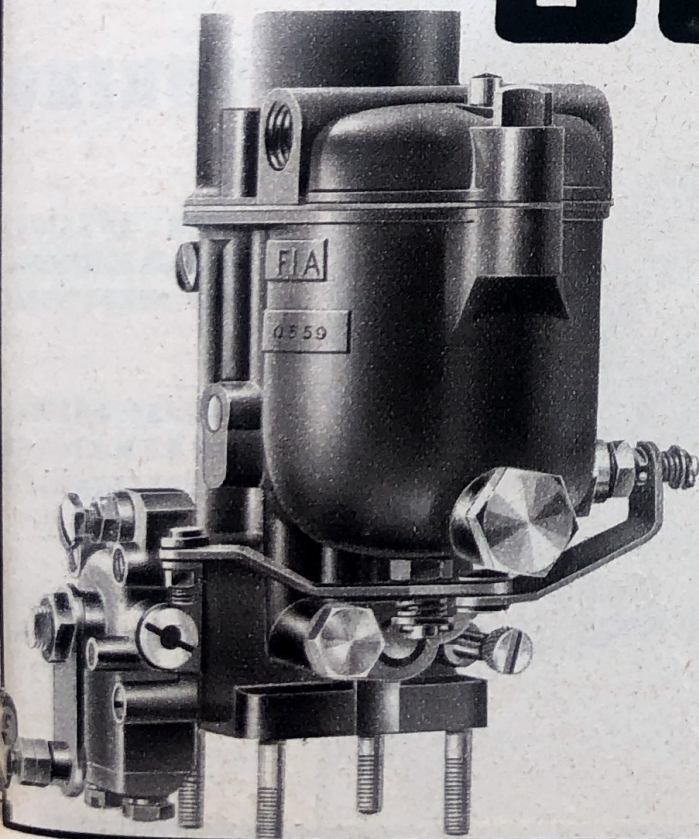
I recenti concorsi di eleganza per automobili, svoltisi in maggio a San Remo e a Torino, hanno ripresentato in parecchi esemplari una soluzione già comparsa anni addietro a titolo di curiosità, ma che oggi logicamente si inquadra nelle nuove forme di avantreni che sulle vetture sportive italiane vanno delineando una piacevole e originale moda nostrana, recisamente preferibile a quella del cofano altissimo suggerito dal gusto americano e rapidamente assimilato sulle vetture da turismo internazionali. Alludiamo al fronte monolitico e abbassato, espanso orizzontalmente, che fonde armonicamente tagliavento e parafanghi, e comporta di preferenza i fari incassati completamente e nascosti nella marcia diurna da uno schermo continuante la linea del parafango. Un comando a portata del conducente permette, occorrendo, di far ruotare su un perno orizzontale il complesso del faro, portandolo in posizione. Contro questo razionale dispositivo è stato elevato il dubbio se esso corrisponda alle norme del Decreto ministeriale 30 maggio 1936, prescrivente l'inclinazione fissa, per i fari abbaglianti, dell'1 per cento verso il piano stradale, in quanto l'inclinazione diverrebbe così possibile per qualunque valore. Ma noi riteniamo che l'eccezione sia infondata: spirito della legge è evidentemente quello di assicurare un'inclinazione minima, per impedire l'eccessivo abbagliamento di un fascio perfettamente parallelo al terreno o, peggio, rivolto in alto: il dispositivo in oggetto assicurerebbe appunto, con innegabile vantaggio sulle apparecchiature fisse, la possibilità di conservare questa inclinazione dell'1 per cento anche quando, per le variabili condizioni di carico posteriore, di strada, di gommatura ecc., l'inclinazione dei fari fissi venisse a risultare annullata. Inoltre, lo stesso art. 6 del Decreto ministeriale citato prevede che, per raggiungere lo scopo inabbagliante, possa essere deviato in basso il fascio luminoso dei fari abbaglianti: il dispositivo in questione servirebbe appunto a questo.

Altro interessante dispositivo rilevato su numerose macchine partecipanti al Concorso di Torino è lo schienale delle poltroncine anteriori inclinabile a volontà, mediante un semplice volantino a portata di mano, sino a raggiungere, con l'orizzontale, l'allineamento con il sedile posteriore, così da formare una specie di lettino, suscettibile di aprire nuovi orizzonti all'auto-campeggio turistico di fortuna, per non dire delle altre numerose ovvie applicazioni.

Le due nuove piccole vetture italiane.

Due nuove piccole vetture italiane verranno presentate al pubblico nel prossimo anno, dopo il periodo di collaudo cui sono attualmente sottoposte, e di successivo allestimento dell'attrezzatura per la costruzione in serie.

La prima, in ordine cronologico, pare che sarà la *Ardea* della *Lancia*: una snella 4 posti che ricorda la sua qualità di sorella minore dell'*Aprilia*, anche nelle forme esteriori – a parte la coda – e nella so-

spensione a 4 ruote indipendenti. Con motore di 903 cmc., sempre di 4 cilindri a « V » stretto, essa ha raggiunto nelle prove i 107 chilometri orari, con un consumo medio che si afferma non superiore ai 7 litri per 100 chilometri.

La grande novità utilitaria dell'industria italiana sarà poi rappresentata dalla *Fiat 700*, che costituirà la vettura popolare a 4 posti. Con 4 cilindri in linea e una cilindrata di poco superiore ai 700 cmc., e con valvole in testa, essa assicurerà prestazioni decisamente brillanti, sia in fatto di velocità che di consumo. La produzione verrà iniziata nei nuovi Stabilimenti *Fiat* di Mirafiori, e quindi tra un certo numero di mesi. Pare che saranno offerti in serie due tipi di carrozzeria, a guida interna fissa e trasformàbile, entrambi a 4 posti e 2 porte. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti.

Sia la nuova *Fiat* che la nuova *Lancia*, nei loro esemplari sperimentali, sono state presentate al Duce in maggio, durante la sua visita a Torino.

Vi soddisfa la vostra vettura?

Con questo titolo, la rivista ufficiale dell'Automobile Club Svizzero ha bandito un *referendum* tra i Soci, invitandoli a rispondere a un questionario generico e ad uno specifico. Il primo contempla tre quesiti: soddisfazione generale positiva – soddisfazione parziale – insoddisfazione. Il secondo riguarda in particolare i motivi d'insoddisfazione e i *desiderata*. L'inchiesta non può avere, come tutti i *referendum*, altro valore che empirico ed incerto, perché soggetta a raccogliere in prevalenza i pareri dei super-critici, i soliti e soli assidui di queste iniziative; e perché esposta, in ragione del limitato numero di rispondenti, all'influenza del caso particolare che inquina la statistica. Tuttavia non manca di un certo interesse, data l'eterogeneità della circolazione svizzera, dove sono rappresentate, accanto alla prevalente produzione americana, le vetture tedesche, francesi e italiane, con un contingente non disprezzabile d'inglesi.

Ed ecco i risultati:

Hanno risposto affermativamente al quesito sulla soddisfazione generica totale per la propria vettura il 39% dei possessori di vetture americane, il 38% delle vetture tedesche, il 37% delle francesi, il 48% delle italiane, il 54% delle inglesi. Decisamente insoddisfatti sono: il 28% delle vetture americane, il 27% delle tedesche, il 29% delle inglesi, il 21% delle francesi e il 17% delle italiane. Le rimanenti aliquote alimentano la tabella dei « parzialmente soddisfatti ». Come si vede, le vetture italiane vengono al secondo posto, subito dopo le inglesi, nella scala della soddisfazione totale, e decisamente all'ultimo posto nella scala negativa dell'insoddisfazione.

Il questionario di dettaglio sui motivi d'insoddisfazione rivela qualche sorpresa. Nella denuncia della « cattiva tenuta di strada », il primato degli insoddisfatti spetta agli utenti di vetture americane, il 19% dei quali è compreso in questa nota. Seguono, a grande distanza, le vetture italiane col 7%; le francesi e le inglesi col 4%; le tedesche col 3%.

Nel paragrafo della « cattiva sospensione » sono in testa le vetture inglesi col 41% dei relativi possessori; seguono le americane col 25%, le francesi col 22%; le italiane col 17%; le tedesche con l'11%.

Anche nella « deficiente frenatura » gli Inglesi occupano il 1° posto, col 29%, seguiti dagli Ameri-

cani col 15%, dagli Italiani col 14%, dai Francesi col 9%, dai Tedeschi coll'8%.

Curioso il responso sulla «sterza disagevole», che denuncia il 36% dei possessori di vetture italiane insoddisfatti (in relazione, probabilmente, alla diffusione avuta in Svizzera da un noto tipo di vettura, ora abbandonato, ottimo in tutto, ma incline al tremolio di volante, specialmente sentito sulle strade svizzere di montagna non asfaltate). Seguono nella statistica il 15% delle vetture americane; l'11% delle francesi; l'8% delle tedesche; il 4% delle inglesi.

Nella tabella dei «desiderata varî» si apprende che pochissimi (solo il 2% del totale) reclamano un minor consumo di benzina (il che è in evidente rapporto col tollerabile prezzo del carburante, in relazione al potere d'acquisto del denaro, nella vicina Confederazione). Il desiderio più diffuso (si ricordino le continue acclività delle montagnose strade svizzere) riguarda una più rapida accelerazione, richiesta dal 62% degli utenti di vetture francesi, e da circa il 50% degli altri. Il 50% degli inglesi, il 30% degli americani e dei tedeschi, il 25% dei francesi e il 22% degli italiani desiderano una velocità massima più elevata. Circa un quarto dei rispondenti desidera una minore usura dei pneumatici (si tratta evidentemente dei novellini nell'impiego delle ruote indipendenti). Il 70% dei possessori di vetture a tre marce desidera il cambio con un quarto rapporto.

Le impronte digitali dell'automobile.

Una rivista americana presenta, con tutta serietà, parlandone come di una nuova scienza criminologica, gli studi di un membro della Polizia di Los Angeles, che si sarebbe specializzato nell'identificazione delle automobili per mezzo delle impronte lasciate sul terreno, non importa se duro o asfaltato, dai relativi pneumatici.

L'inventore della nuova scienza (?) sostiene che, come non esistono due impronte digitali assolutamente identiche, così ogni automobile lascia tracce di gommatura con qualche elemento differenziale inconfondibile. All'uopo, egli ha classificato e notato in tabelle decine di migliaia di osservazioni, fissate fotograficamente, o con l'aiuto di calchi di gesso, su strade dal fondo molle, ovvero poste in luce con polvere di alluminio e, occorrendo, con l'aiuto del microscopio, su strade dure. Dall'insieme di questo materiale egli ha tratta la convinzione che è sempre possibile ricostruire non solo la marca e il tipo di pneumatico, ma la misura della ruota, il carico insistente, il chilometraggio effettuato, la velocità battuta, e talvolta il tipo di sospensione e il... sistema di condotta (leggi: sesso del guidatore). È ovvio, egli conchiude, che anche solo l'accertamento di taluno di questi elementi, sia pure senza assoluto rigore, permetterà sempre di illuminare in modo decisivo l'inquirente, quando gravino sospetti su determinate automobili e si tratti di controllare identificazioni od alibi. Una recente fortunata applicazione del sistema, che avrebbe permesso di scoprire casualmente, in un automobilista fermato per contravvenzione, un pericoloso assassino, giustificherebbe, secondo gli Americani, l'abitudine, che va facendosi strada, di prendere l'impronta delle gomme ad ogni occasione di contatto tra l'auto e la polizia, proprio come oggi si archiviano le impronte digitali di ogni indiziato.

La realtà, come si vede, può avere fantasia più fervida del libro giallo.

Concorsi fotografici de "Le Vie d'Italia"

LA CASA RURALE ITALIANA

Proroga della scadenza del Concorso al 31 ottobre 1939-XVIII

Il termine stabilito per l'invio alla C.T.I. delle fotografie destinate a questa importantissima gara è scaduto il 30 giugno u. s. Ma poiché le vicissitudini meteoriche della trascorsa primavera non furono davvero propizie all'attività fotografica all'aperto, accogliendo il voto espresso da molti Consoci, è stata decisa la proroga di detto termine al *31 ottobre*.

Cogliamo, intanto, l'opportunità di ricordare i modi e i fini del Concorso.

Il Regime promuove e aiuta efficacemente il miglioramento delle abitazioni rurali per adeguarle ai nuovi indirizzi dell'agricoltura e alle nuove esigenze della vita civile. È debito nostro, dunque, contribuire in quanto possiamo alla conoscenza e alla propaganda dei criteri a cui deve ispirarsi l'attività riformatrice e costruttrice della casa colonica, in armonia con le esigenze del paesaggio e della tradizione regionale.

Ne segue che i Concorrenti dovranno inviare fotografie di abitazioni rurali antiche e nuove non soltanto razionali, ma anche di spiccato carattere locale, sia come struttura, sia come impiego di materiali disponibili in luogo. Bisognerà, quindi, tener presenti l'architettura, l'ambiente e la disposizione utilitaria della casa colonica in ciascuna regione – in pianura, in collina e in montagna – secondo il clima e la produzione agricola, poiché la casa rurale adegua il suo aspetto esteriore alle esigenze locali ed è ora cascinale isolato ed ora fattoria complessa, con impianti moderni di lavorazione.

Ogni fotografia recherà, quindi, una precisa didascalia che indichi la località, l'altezza sul mare, lo scopo e, almeno approssimativamente, il tempo in cui fu costruita la casa rurale fotografata. Meglio se ad ogni serie di fotografie sarà unita la pianta dei vari fabbricati, con le relative misure, allo scopo di poter classificare in categorie i diversi tipi di fabbricati. Degli edifici più notevoli e caratteristici è bene presentare una veduta d'insieme e di qualche particolare. Dei raggruppamenti edilizi appartenenti ad aziende agricole vere e proprie riuscirà opportuna, se possibile, una fotografia panoramica dall'alto.

Ed ecco le norme che regolano il Concorso:

1) La Consociazione Turistica Italiana bandisce fra i suoi Soci un Concorso Fotografico su questo tema:

LA CASA RURALE ITALIANA

2) Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianchi lucidi, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre alla indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

3) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, entro il 31 ottobre 1939-XVIII, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso Fotografico per *La Casa rurale italiana* – Corso Italia, 10 – Milano.

4) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali.

5) Il Concorrente può inviare le fotografie anche in più riprese, purché mandi ogni volta una serie completa e non oltre il termine prescritto.

6) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C.T.I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di Dicembre 1939-XVIII de *Le Vie d'Italia*.

7) I premi assegnati dalla C.T.I. a questo Concorso sono i seguenti:

Primo premio . . . . L. 750
Secondo premio . . L. 250

per ciascuna delle 19 Regioni in cui si divide l'Italia (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia e Zara, Emilia e Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzi e Molise, Campania, Puglie, Lucania, Calabria, Sicilia, Sardegna, Libia). È, quindi, un complesso di **L. 19.000** in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita che la C.T.I. assegna ai premi di questa Gara.

8) La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna. Qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: « *Da restituirsi se non premiata* ».

9) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C.T.I., che si riserva il diritto esclusivo di riprodurle come e quando crederà opportuno.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di Gennaio 1940-XVIII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la C.T.I. considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

nel libro dei ricordi....
GUIDA
FOTOGRAFICA
E.7
GRATIS
GUIDA FOTOGRAFICA E.7 GRATIS
UFF. PROPAGANDA FOTO BRENNERO
FISSATE QUESTE PAGINE
LIETE
CON I
MODERNISSIMI
APPARECCHI DI
Foto-Brennero
DEL COMM. A. VASARI E FIGLIO
ROMA
A RATE - CAMBI
P.ZZA ESEDRA 61

pellicole
TENSI
SA. TENSI & C. MILANO

ITINERARI GASTRONOMICI

Terni, Narni, Sangemini e giù per la Flaminia *

Chi dice Terni dice *Pazzaglia*. Son molti che non hanno mai visto le Cascate delle Marmore, ma sono pochissimi coloro che, essendo passati da Terni, non abbiano fatto una capatina da *Pazzaglia*. Intorno al quale e dentro il quale gli uomini – e le donne – ronzano dall'alba al tramonto e oltre, come api intorno all'arnia. Per chi non lo sapesse (ma lo sanno tutti), Pazzaglia è un « grande » pasticcere dell'Italia Centrale, di solida fama e di invidiata fortuna. Il compianto comm. Farelli, Notaro della Reverenda Camera Apostolica, gran signore anche nella raffinatezza del buon gusto, soleva, la domenica, subito dopo il pranzo, partire da Roma e recarsi da *Pazzaglia* a mangiare le paste. Cento chilometri giusti. Ma ne aveva ben donde: ché, se riportava a Roma un « pandoro », una « colomba » o un « panpazzaglia », era ripagato ad usura anche della benzina. Chi potesse applicare un altimetro alle mandibole che lavorano intorno ai vasti banchi di *Pazzaglia*, lo vedrebbe segnare il primato delle altezze. Uno spettacolo del genere lo abbiamo visto solo a Milano, da *Motta*, in certe ore di punta, e ci ha meravigliati; qui, a Terni, ci ha stupiti. Milano fa oltre un milione di abitanti; Terni, cinquantamila appena. E gli è che se lassù il clima, la consuetudine, la gente danarosa, il sesso gentile e smanioso conducono ad un sistematico assalto di pasticcini e di tartine, qui è la squisita fattura di queste incomparabili pasterelle, di ogni forma e guisa, che, dopo avere esaltato chiunque abbia un po' di senso artistico, muove il desiderio incontenibile a portarle alla bocca. Messi su questa via, non si sa dove si vada a finire.

Questo premesso – potremmo dire, per stare in carattere, preso l'aperitivo – aggiungiamo subito che a Terni si mangia ottimamente non tanto per la peregrinità di piatti speciali, quanto per la onestà sincerità dei cibi. Abbiamo sentito ripetere due detti, di cui uno autodefinisce i Ternani: « budella d'oro, calzoni rotti ». Il che significa che a Terni si vuol mangiar bene e si tira a campare. Si bada all'essenziale: la buona salute, che richiede buona nutrizione; al secondario ci pensi chi vuole. Del resto, se è giusto – secondo l'autorevole ammonimento – che chi non lavora non mangi, è altrettanto giusto che chi lavora deve mangiare. E i Ternani lavorano, mangiano e son longevi, il che dimostra pure non esser vero che il mangiar « tosto » faccia male, quando il cibo sia sano e gustoso ed il corpo sia mantenuto in vigoria con l'esercizio del lavoro.

Col secondo detto ci viene indicata la più caratteristica delle specialità cui questi, già paesani ed ora cittadini, tengono tanto: « I forestieri non se ne vanno più da Terni, perché hanno mangiato le *ciriole con aglio ed olio* ». Non si tratta, come subito pensa chi vive a Roma, delle ciriole di corso o di lago: le piccole sottili anguille che i Romani amano soprattutto stufate con piselli, ghiotto piatto eminentemente trasteverino. Mai più! Si tratta di un impasto abbastanza duro di farina e acqua, tirato poi a sfoglia piuttosto grossa e tagliata in modo da risultarne come tante filaccie quadrate. *Maccheroni alla chitarra*, per intenderci con termine abruzzese, ma impastati senza uova. Bolliti in acqua, naturalmente salata, e conditi con olio bollente, in cui abbiano soffritto alcuni spicchi di aglio, sono, dicono, eccellenti. Taluno vi aggiunge il pomodoro. In certi giorni ed in certe circostanze i fanatici di questo prodotto ternano (« ma le fettuccine al sugo sono meglio », mi suggeriva un faccione rubicondo) condiscono le *ciriole al sugo di capra*. Un cosciotto messo a cuocere a dovere in tegame, col relativo battuto, finisce per dare un sugo succulento, specialissimo. Altro piatto ricercato sono i *battipalla* e

(*) Ved. ne « Le Vie d'Italia » i seguenti « Itinerari Gastronomici »: *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938; *Viterbo*, febbraio 1939; *Genova*, marzo e aprile 1939; *Bere a Bolzano*, maggio 1839.

i *raponzoli*. Termini ternani di cibi che si direbbero comuni, se non li differenziasse l'arte di cuocerli, che è raffinata. Il *battipalla* non è altro che il cosciotto cotto allo spiedo. I *raponzoli* son le radici di una specie di cicorietta tenerella, condite con olio e pesto di acciuga. Ma, beninteso, il cosciotto va anzitutto steccato, salato, impepato, incapricciato di erbe aromatiche; poi, mentre gira lentissimamente, vuole essere pillottato, ovvero ripassato con l'unto di lardo che, avvolto in carta di paglia e questa accesa, si scioglie e cade, goccia a goccia, dal cartoccio fumigante; e non se ne perde una, di gocce, specie se chi lo tiene in mano ha occhio attento e pazienza lunga.

L'olio, che qui a Terni cola dalle soprastanti fiorite colline di Sangemini, è tra i più rari d'Italia, con più corpo di quello di Sabina, ma meno denso di quello delle Puglie; di un colore tra il giallo e il verde, e soavissimo al palato, di un profumo fine, delicatissimo. Saluta Lucca e tira innanzi. A questo olio va pure il cinquanta per cento del merito di un altro piatto speciale di cui son molto ghiotti i Ternani: i *tordi alla mola*. Infilati con debita accortezza i tordi, belli e grassocci, allo schidione, si immergono nella mola, già greve di olio appena colato dal frutto spremuto; quindi si ritraggono e si tengono sulla bracia voltando e rivoltando. Appena le care bestioline sono asciutte, altra immersione nella mola... E così di seguito, finché, croccanti e profumati, par proprio che i tordi anelino all'onorata fine. Il profumo che si spande intorno basta – con relative pagnotte, si capisce – a saziare un reggimento di granatieri. Vengono a mente le grandi parole che Brillat-Savarin aveva udito in gran confidenza dal Canonico Charcot: « *Prenez par le bec un petit oiseau bien gras, saupoudrez-le d'un peu de sel, ôtez-en le gosier, enfoncez-le adroitement dans votre bouche, mordez et tranchez près de vos doigts, et mâchez vivement: il en résulte un suc assez abondant pour envelopper tout l'organe, et vous goûterez un plaisir inconnu au vulgaire* ».

Si accompagnano questi tordi con fagioli caldi, annegati nello stesso olio. Dopo di che, chi conta più i fiaschetti su la vena di quello di Orvieto? Altro piatto principe ed a più facile portata per molti mesi dell'anno è la *palomba in salmì* o *allo spiedo*. Per tutta la piana di Terni, cinta dai monti Martani e d'Amelia e dalle estreme propaggini dei Reatini e dei Sabini, è in grande onore la caccia. Da ottobre a marzo è una continua strage e sagra di uccelli. Lo spiedo e le pile non hanno pace ed i raffinati, come bracchi da caccia, puntano dove più piccante è il salmì o più gustosa la *leccarda* o la *ghiotta*, come la chiamano nella vicina Rieti e in Toscana. Ma la *palomba in salmì* è il piatto più rinomato. Questa storia del salmì è lunga e complicata. Chi la descrive in un modo, chi in un altro, come succede per tante cose che sembrano le stesse e son diverse. Delle tagliatelle alla bolognese, per esempio, segnate nelle liste di tutte le città d'Italia (qui a Terni hanno sempre il posto d'onore) non c'è un piatto che assomigli all'altro. Così avviene, su per giù, del salmì. Il più chiaro ed efficace a descriverlo è stato *Lodovico*, dopo che volle offrircene un saggio con relativo crostino. Aveva il profumo del ginepro e dell'olivo insieme, e il piccantino di droghe raffinate. Intingolo delicato, soavissimo; gustoso ma non ghiotto. Solo un palato fine può sentire e considerare le sfumature del suo sapore, come un orecchio musicale finissimo afferra e distingue le voci dei vari strumenti nell'armonia dell'accordo. *Da Lodovico* il salmì si fa in questo modo: guanciale, olio, vino, un po' di acciuga (si aggiunga questa sul tardi); il tutto, ben pesto insieme a molte erbe odorose, che ben sanno scegliere i cuochi, va messo in una pentola di coccio. Qui dentro, a capo chino e zampe all'aria, si buttan le palombe; si collocano quindi sul braciere che dia calore in giusta misura, senza infuocare. Dopo un'oretta si leva dal fuoco la pentola e dalla pentola le palombe. Si cavano a queste, senza spaccarle, gli interiori, che si utilizzano con accorta disinvoltura, facendone un tutto col battuto della pentola e passandolo poi ad un setaccio, sin che ne esce una salsa densa, verdognola-scura. Adagiate quindi le palombe in un comodo tegame, vi si versa sopra questa salsa alleggerita con altro olio e si lascia cuocere a fuoco lento e carezzevole due ore e mezzo. Volendo invece arrostirle allo spiedo, si prepara il battuto come sopra e da esso si trae l'intingolo per cospargerne i volatili, mentre, girando nello spiedo davanti al fuoco, si vengono lentissimamente cuocendo e rosolando. Anche qui due e più ore.

Una ghiottoneria per stomachi di ferro è *lu'nttocco*, specialità invernale ai tempi della porchetta. Quando questa, ben condita e infilata nel suo bastone, è messa al forno, ci si colloca sotto, a raccogliere il grasso che ne cola, una capace padella, dove, ben condite di sale, pepe e droghe, sono state messe, tagliate a pezzetti, le recuperate budella, le orecchie, la coda e gli zampetti: tutta roba che, mentre si cuoce in quel grasso colato e saporito, si imbeve di esso e si ammorbidisce, acquistando un titolo di nobiltà che certo non aveva allo stato naturale.

Tratto dal forno, l'intingolo succulento vien venduto caldo caldo... E la gente corre a disputarselo: ché, con poco, quanto pane si mangia e quanto vino si beve!

Ma, specialità a parte, tutto è buono a Terni, dove numerosi locali accessibili a tutte le borse accolgono il cliente con rispettosa confidenza: ordine, pulizia, proprietà, garbo, gestire misurato e sommesso, sono le note caratteristiche. Sui tavoli, anche dei luoghi più modesti, vasetti con fiori e acque minerali, che sono il dono dell'Umbria: basti ricordare la *Sangemini*, vanto del luogo. Se nell'oste non trovate la sorridente carezzevole premura dell'Emilia e della Romagna, c'è l'identico scrupolo e sollecita premura nel servire bene e con cosciente onestà.

La cucina non è un rito come lassù, ma è un preciso dovere verso il proprio buon nome e la buona salute dei clienti. Chi voglia stare al sicuro di ogni desiderio inappagato e tenga all'inappuntabile signorilità del servizio, scenda con tranquilla fiducia al *Ristorante Cambioli*, in piazza Cornelio Tacito, a metà del corso omonimo. Cucina finissima, di primo ordine. Dando tempo al tempo, il cuoco è preparato a qualsiasi richiesta. Qui si trova sempre l'antipasto assortito, la pasta asciutta ed il brodo, come il gusto preferisce; e l'arrosto è curato a dovere. Di certa *mongana al forno*, bianca e tenera come una giuncata, non facilmente si perde il ricordo. Crediamo che il segreto di certi piatti da Re Sole – un fagiano o, meglio ancora, una faraona giovane farcita – si debba ricercare in talune interferenze che questo ristorante, degno di una grande città, ha con la Romagna e in particolare con la terra di Forlì, per cui, anche quanto al bere *Lambrusco* e *Albana* e *Sangiovese*, si è perfettamente a posto. Se non preferite il vino locale, vino modesto da piede di casa, come il *Cerasolo* di Stroncone o l'*Orvieto* di Pietrangeli, affidatevi ad occhi chiusi alla carta, puntate l'indice su un qualsiasi nome – *Barolo*, *Chianti*, *Soave*, *Bardolino*.

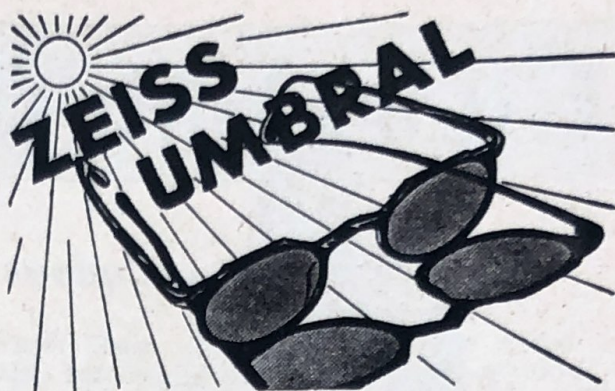
È lo stesso *Cambioli* che nei mesi di estate conforta e allieta i frequentatori di Sangemini nel grande albergo omonimo. Dopo *Cambioli*, d'altra categoria e d'altro genere, ma particolarmente caratteristica del luogo, è le *Tre Colonne*, ottima trattoria più nota sotto il nome *da Lodovico*. Si trova al principio di una via che parte dalla piazza Vittorio Emanuele, al pianterreno del palazzo Magroni, monumento nazionale. Non ha pretese di esposizione, ma di cucina, oh! quante. E non a torto. Vanta una zuppa di pesce da battere quelle di cittadine marinare; e le palombe in salmì, e i tordi allo spiedo, e certe fettuccine alla bolognese che, mentre le mangi, ti par proprio di scorgere, attraverso le robuste inferriate delle ampie finestre, la sagoma delle due torri. Un piatto di queste, una bistecchina ai ferri, così tenera che potrebbe abboccarla un lattante, un pomo, il tutto innaffiato da un vinello leggero e asprigno (ma non troppo) di Castiglione Teverina, e Terni sia benedetta! Anche se vi sedete da *Zi Camillo*, ampio locale lungo il Corso, non avete che da dire bene di Terni.

Qui si sente il respiro della città, e dalla tavola si assiste indisturbati al pittoresco movimento della gente. Se è un giorno di magro, vi improvvisano certe *ciriole alla barbazza* che chiedono, senza risparmio, il refrigerio dell'acqua minerale.

Sempre vicino al centro ci sono *Il Centrale*; *Le tre Rose*; *da Marino*. Verso la periferia, certi localetti accoglienti, di cui specie chi è conosciuto non ha che da lodarsi. Mangia bene e spende poco. Se poi sorride primavera o il tepore d'un bel settembre invita alla campagna, vale la pena uscir dalla città, e infilando un viottolo che si apre sulla Circonvallazione a sud, raggiungere *Allegretti*. Un nome che è un programma. Una casa rustica, dove le bestie bipedi e quadrupedi in governo sono più degli uomini e un ampio pergolato protegge un bell'allineamento di tavole rustiche. Qui si gode in pieno la vista della piana di Terni e la corona delle sue colline, e non occorre aperitivo per fare onore alla cuoca, che ha pochi piatti, ma ben decisi, solidi e succulenti.

A chi, scendendo dalla Val Nerina o da Spoleto, non vuol sostare in città e brama ristorarsi senza troppe ricerche, consigliamo di sorpassare Terni ed anche Narni (dove tuttavia all'*Angelo* e al *Bellavista* si mangia e si dorme), per raggiungere un ristorante o un'osteria che lì, sulla Flaminia, sembrano appostati per agguantare clienti. Chi per un motivo, chi per l'altro, godono tutti buona fama: il *Testaccio* e il *Miranera* hanno una veduta panoramica deliziosa; quest'ultimo, lo dice il nome, imbocca l'angusta valle del Nera che taglia la collina e con impeto si fa strada verso la pianura. L'aria finissima dei vicini boschi; la grande macchia di verde rotta dal bianco del castelletto Tiburzi, dànno un senso di dolce riposo al viaggiatore che, fermatosi, è invogliato a trattenersi. Proseguendo, ad un chilometro prima del Ponte sanguinario (l'aggettivo si perde nelle brume della storia fatta leggenda, di sinistre aggressioni) ecco la ormai famosa osteria *Madonna Scoperta*, punto di richiamo, dall'ottobre al marzo, di liete comitive che qui vengono da Terni, da Sangemini, da Narni e perfino da Spoleto e da Roma. Pare che la severa padrona, Cleofe, tanto confidente con la cucina quanto diffidente con gli avventori sconosciuti, tenga il primato della bravura nel preparare la caccia per tutta l'Umbria, il Lazio e oltre. Per ogni uccelletto grosso o piccolo essa ha il suo metodo ed il suo segreto, e ci tiene tanto che pare non si curi del resto. Invece, due mani d'oro per tutto, e quel che esse toccano giunge perfetto in tavola. Un pollo in padella o allo spiedo, in tutti i mesi dell'anno, è una specialità di *Madonna Scoperta*.

Gli ottanta chilometri che restano da fare di qui a Roma sono un *fiat* anche per la continua pittoresca varietà del paesaggio. Tuttavia chi volesse o dovesse fare una sosta a Civitacastellana – per vedere, non fosse altro, il Duomo o visitare qualche fabbrica di ceramica – e qui rifocillarsi un pochino, trova alberghi e osterie finché vuole: al *Flaminio*, all'*Aquila Nera*, al *Bersagliere* può sedersi ad ogni ora. Ma se vuole il caratteristico, imbocchi un vicolo che è al centro della piazza ed entri *da Castellucci*. Poco manca che non trovi sulla soglia il rubicondo sor Giovanni che stende la sfoglia per le fettuccine, mentre la prosperosa vivace signora attende con paziente cura ai sughi sul fornello.

LEONE GESSI

CICLO-MOTO-TURISMO

Un popolare campione scomparso: Romolo Buni

I vecchi campioni del ciclismo, quelli raccolti da Umberto Dei nella « Unione dei veterani ciclisti italiani », hanno tenuto un altro dei periodici raduni nei quali si alimenta la loro inesausta passione. Ma non è stata un'adunata festosa; i vecchi compagni superstiti di remote battaglie sportive si erano dati convegno, nel piovoso pomeriggio dell'8 maggio, per il funerale di un grande combattente di quei tempi: Romolo Buni, un altro che se n'è andato di quella schiera che aprì l'albo d'oro delle prime glorie al pedale italiano.

Con Buni è scomparso forse il più popolare e leggendario degli anziani, le prodezze dei quali fecero fremere le folle, che le ricordano: imprese quasi leggendarie, compiute in tempi eroici, quando il ciclismo italiano riuscì ad affermarsi non solo in Patria, ma fece brillare vittorioso anche all'estero il nome d'Italia. E ciò in tempi di incomprensione e di generale indifferenza, senza appoggi, unicamente per merito dei suoi pionieri considerati quasi scavezzacolli ed animati soltanto da un puro spirito di combattività e non certo dal miraggio di grossi premi.

Fino a poco tempo fa la figura arzilla e segaligna di Romolo Buni, con il suo volto arguto incorniciato di capelli candidi, era immancabile alle riunioni sportive. Quando egli compariva, la gente lo individuava e se lo additava come il veterano più famoso di un'epoca di lotte generose e cavalleresche. Egli impersonava la vivente smentita al dubbio che le fatiche e le ansie sportive possano logorare i nervi ed il fisico. Nessuno più sereno, nessuno più sano e più saldo di cuore di lui. Era difficile credere che stesse per compiere i sessantotto anni; si stenta adesso a credere che, misuratissimo e sobrio come era, abbia dovuto soccombere ad una insospettata malattia che lo aveva inchiodato di colpo nel letto.

Anche i giovani lo conoscevano, ed anche ora, dopo tanti anni, difficilmente il suo nome non richiamerà alla memoria quel proverbiale « Molla, Buni! » rimasto nel linguaggio popolare come l'incitamento ad uno sforzo proteso verso la vittoria, bizzarra espressione fiorita dall'entusiasmo delle moltitudini quando Romolo Buni, in pista o sulle strade, lottava con la sua foga ostinata, che era il suo stile, per un primato, e che, con riferimento ad un altro singolare atleta di quel tempo, si trasformò talvolta nel bizzarro bisticcio di « Pasta molla! ».

Figlio di antica famiglia milanese, aveva cominciato prestissimo a pedalare. A dodici anni faceva già stupire per la perizia e l'audacia con cui montava gli alti e pesanti bicicli che lo zio Bartolomeo Balbiani costruiva a Milano, in Foro Bonaparte. Il Balbiani finì per ammirare ed incoraggiare quel monello, scorgendo in lui una buona promessa per lo sport che andava nascendo, e ne divenne il maestro e il protettore. Esigette soltanto che il nipote non trascurasse, per il biciclo, la scuola, e infatti il giovane Romolo non si lasciò distrarre, negli inizi della carriera, dagli studi, e si conquistò il diploma di ragioniere e quella notevole cultura che ne rendeva interessante la conversazione anche all'infuori delle rievocazioni del suo passato romantico e garibaldinesco di campione. Del resto, per l'innata modestia, che si accoppiava in lui alla bontà ed alla gentilezza, egli era piuttosto restìo a tuffarsi nell'onda dei ricordi, che pur erano fulgidi e che diedero spesso il senso del prodigio.

La carriera sportiva di Buni, vittorioso nelle prime corse per ragazzi a Monza, nel 1882 e nel 1884, si può dividere in due periodi: quello del biciclo, al quale rimase tenacemente fedele sino a che non dovette votarsi alla bicicletta, e quello della bicicletta, contro la quale il vecchio biciclo oramai non poteva più lottare. Fra i primi suoi allori sono quelli còlti nel 1886 all'Acquasola di Genova, in una corsa internazionale di bicicli sui 10 chilometri, e poi i successi in un'infinità di gare per i dilettanti. Una delle ultime vittorie del biciclo sulla più agile

e veloce bicicletta fu da lui conquistata sulla pista di Parma, nel settembre 1887. Ma ancora meglio con il nuovo mezzo il Buni riuscì a vincere, ed i suoi successi contrastarono quelli dei primi grandi campioni stranieri che calavano in Italia a mietere allori.

La prima gara internazionale in cui si affermò risale al 1893, ad Alessandria; nel maggio di quell'anno, all'Arena, dopo una serie di vittorie straniere, egli sfidò il francese Médinger, l'uomo più veloce del mondo, e lo battè. Una settimana dopo, al Trotter, battè non solo Médinger, ma anche l'altro campione Cassignard. Quindici giorni dopo, a Parigi, il Buni trionfatore veniva definito « le petit diable noir » dalla sua figuretta chiusa nella immancabile maglia nera, tutta raccolta nello sforzo. Da allora la fama di Buni eclissò quella di ogni campione della sua epoca, anche se altri furono più veloci di lui nelle volate finali.

Quando capitò a Milano nel 1894, col suo grandioso Circo, il celebre colonnello Cody, o Buffalo Bill, fu a Buni che lanciò la sua sfida. L'avvenimento clamoroso richiamò tutta Milano, ed anche gente di fuori, al vecchio Trotter, e si svolse per tre giorni consecutivi. Il « gaucho » poteva cambiare fino a dieci cavalli, e si trattava di raggiungere 100 chilometri al giorno in tre ore. La lotta fra il cavaliere galoppante ed il ciclista fu emozionante ed accanita; vinse per pochissimo il cavallo, specialmente grazie alla prodigiosa rapidità con la quale il Cody balzava da una cavalcatura all'altra. Fu una delle ultime imprese di Buni, il quale poi si ritirò dall'agone e si dedicò agli affari di banca ed alla famiglia. L'ultima volta che la folla vide correre il suo idolo fu in una manifestazione organizzata durante la guerra a favore dei combattenti. Buni tornò nuovamente in sella al biciclo e alla bicicletta, si misurò con altri campioni della sua età, e vinse ancora, mentre la folla poteva riesumare per lui l'antico grido di « Molla, Buni! ».

La scomparsa di Romolo Buni assottiglia sempre più la schiera di questi pionieri, nella quale già un altro vuoto incolmabile si era formato di recente con la morte di Enrico Minetti, precursore e realizzatore, nobilissima e benemerita tempra di sportivo, che ha lasciato un ricordo incancellabile. La figura di Romolo Buni meritava di essere specialmente ricordata, perché fu quella di un grande campione, disinteressato, instancabile, tenace, che ebbe la tempra del lottatore, fu un cavaliere delle battaglie sportive ed anche un vessillifero di italianità. I giovani specialmente saluteranno con ammirazione e rimpianto la scomparsa di quest'uomo, tanto più se sapranno che, nella sua gloriosa carriera, Romolo Buni non aveva raccolto che qualche sciarpa di seta e qualche medaglietta, non sempre d'oro.

v. n.

Un suggerimento agli organizzatori di raduni motociclistici.

In Italia più che altrove va svolgendosi, specialmente nei mesi estivi, una attività moto-turistica di carattere particolare, quale è la partecipazione di motociclisti, isolati o in comitiva, ai raduni o convegni che vengono di solito organizzati qua e là dalle locali sezioni della Reale Federazione Motociclistica Italiana o da Comitati appositamente costituiti.

A prescindere dai raduni di particolare importanza nazionale, che possono chiamarsi vere e proprie adunate, quali la « Rosa d'inverno » a Milano e la « Marcia al Pasubio » a metà agosto, le quali of-

frono ai partecipanti speciali attrattive e soddisfazioni, gli altri possono considerarsi alla stregua di sagre di paese, e molte volte si svolgono in località di relativa o addirittura di nessuna importanza turistica.

È evidente che lo scopo principale di codesti convegni è quello di adunare un numero più elevato possibile di motociclisti, i quali concorrono con la loro presenza a dare, per una giornata, un insolito movimento al paese, con diretto ed immediato vantaggio del commercio locale. Le trattorie, le rivendite di tabacchi e cartoline illustrate, i meccanici specializzati, ecc. sono naturalmente fra coloro che più si avvantaggiano della circostanza.

Ma questo scopo non è certo proporzionato alla fatica e qualche volta al disagio provocato dal mal tempo, al quale i motociclisti si sottopongono per radunarsi nella località X o Y, attratti dalla prospettiva di guadagnare cumulativamente uno dei tanti premi messi in palio dagli organizzatori. Basta una rapida occhiata ai programmi di questi raduni per constatare come essi sieno stereotipati anche nella parte «regolamento». Di solito, è prescritto che i partecipanti devono raggiungere la meta fra le ore 10 e le ore 12; che hanno diritto al vermouth d'onore, al posteggio gratuito, a concorrere alla estrazione dei premi a sorteggio oltre a quelli di classifica, ecc. Dalle ore 12 alle ore 14 viene lasciata libertà per la colazione; poi è in programma l'immancabile sfilata per le vie cittadine, con banda in testa e probabile *arrostimento* di motori; la premiazione e lo scioglimento della manifestazione verso le ore 17.

I convenuti, di solito, si trovano costretti a gironzolare per le vie del paese, dopo aver sostato sul piazzale di adunata per parecchio tempo, senza altra soddisfazione che quella di ritrovarsi fra amici, coi quali magari si berrà più tardi un buon bicchiere in trattoria, dopo una capatina ai baracconi della fiera o alla esposizione permanente di mobili. Troppo poco per della gente che a volte ha percorso qualche centinaio di chilometri ed alla quale il Comitato organizzatore non sa offrire assolutamente nulla di interessante o di natura tale da invogliare il motociclista di lungo percorso a tornare nella zona, oppure, ciò che conta assai dal mio punto di vista, gli possa procurare quel godimento spirituale, speciale e soggettivo che il turista cerca e apprezza ammirando un panorama, oppure visitando monumenti o ricordi artistici, gallerie di quadri e simili.

Nella nostra Penisola le cose belle e interessanti sono tante, che se ne trovano ovunque: tutto sta nel saperle scovare o conoscerne l'esistenza. Ma un motociclista non può avere innato lo spirito di divinazione e non può, col semplice fiuto del turista intelligente, avvertire il bello dove è celato.

Scopo della ormai troppo lunga premessa è quello di valermi della ospitalità di questa Rivista, per attirare l'attenzione degli organizzatori di raduni motociclistici sulla opportunità di rendere meno vuoto e più gradito al concorrente l'intervento a tali manifestazioni, consegnandogli all'arrivo una brevissima memoria stampata contenente i cenni storici della località, una schematica descrizione delle cose belle da vedere (ce ne sono ovunque), ecc., di modo che, tornato a casa, egli possa aggiungere al ricordo materiale della medaglia o della targhetta, un altro di ben maggior valore e soddisfazione, quale è quello di aver potuto arricchire il proprio patrimonio di cognizioni culturali e soddisfatto alle esigenze dello spirito, oltre che a quelle del corpo. Miglior cosa sarebbe se un individuo di buona volontà la facesse da Cicerone, accompagnando i motociclisti a gruppi a visitare le caratteristiche bellezze locali. In questo modo avremo egregiamente servito alla causa turistica e fatto opera patriottica e, quindi, benemerita.

G. BESANA

Cicloturismo nelle vacanze.

Prima di occuparci di cicloturismo nelle vacanze, vorremmo sciorinare ai Lettori una serie di fatti personali, purtroppo amari, non per dar sfogo alla nostra amarezza, ma per documentare stati di fatto poco consolanti, che riguardano assai da vicino l'attività cicloturistica. Ma poiché lo spazio ci lascia ristrettissimi limiti, contentiamoci di citare un fatto solo, recente, se non ultimo.

...SI AFFRETTI A METTERSI IN REGOLA CON L'ULTIMO DECRETO...

A tre compagni di gita, usciti a fare una corsetta pomeridiana in una delle prime e non frequenti belle giornate dell'ultima tardiva primavera, è capitato di finire davanti al maresciallo dei Carabinieri, accusati di spionaggio, perché visti transitare davanti a un deposito militare con la macchina fotografica! Il bravo funzionario, con poche sommarie spiegazioni, si rese subito conto della situazione e il colloquio si risolse, come era naturale, in una simpatica chiacchierata. Ma il fatto su cui ci piace insistere è questo: come ci spiegò il maresciallo medesimo, qualcuno era andato a riferire che aveva visto «tre individui vestiti in modo stravagante e montati su biciclette stranissime». L'abito e le macchine mettevano fuor di dubbio i reconditi fini dei tre individui e li avevano messi in sospetto di spionaggio presso quei buoni villici. Ma quell'abito stravagante non era altro che un costume da cicloturisti (calzettoni e giubba a vento), integrato da una bicicletta che, pur differenziandosi da una comune, non era poi una macchina-fantasma.

Dobbiamo, dunque, constatare che c'è sempre molto da fare per la propaganda cicloturistica, visto che non solo mancano gli adepti, ma che inoltre, molti, nella massa, non conoscono neppure il concetto del cicloturismo, e sentendo parlare di gente che va a spasso in bicicletta per diletto, pur senza eccepire su questo gusto, perché ciascuno ha il proprio, sorride con aria non equivoca di compatimento. Oltre l'ignoranza (che in fondo si può perdonare), c'è poi in molti un malaugurato senso di estetismo, che genera pregiudizi ingiustificati. Se si tollera che una persona per bene faccia del cicloturismo, non sempre si approva però il «dove» e il

... SOSTANDO A RITRARRE UN ANGOLO INTERESSANTE ...

« quando ». Così, non starebbe bene farsi vedere in certo ambiente (poniamo nella propria città), o con certa compagnia, e così via. A chi scrive successe anche, recentemente, raccontando di essere mancato (da semplice spettatore) a un raduno ciclo-dopolavoristico, di sentirsi rispondere che aveva fatto benissimo, perché non sarebbe stato decoroso, e che proprio l'esibizione della sua inconsueta bicicletta avrebbe costituito questa mancanza di decoro.

Lasciamo le parole amare e passiamo a più confortanti constatazioni.

Che il movimento cicloturistico progredisca visibilmente è innegabile. Ciò avviene in minima parte tra persone di condizione elevata, le quali, comprendendo appieno le sue possibilità, diventano cicloturisti « puri ». Numerosi sono, invece, gli adepti nella massa del popolo, soprattutto attraverso le organizzazioni dopolavoristiche. Si moltiplicano manifestazioni che aiutano a far conoscere le compiacenze del turismo in bicicletta e che pian piano daranno luogo ai veri e proprii cicloturisti, che non s'accontentano della breve gita fuori città, sotto la guida del proprio Gruppo; ma prendono l'iniziativa, a piccoli gruppi isolati, di spingersi lontano per conoscere nuovi paesi.

Le classi della piccola e media borghesia sono, invece, le più refrattarie, a causa della vecchia mentalità, che fortunatamente il Regime sta mutando. Ci ha scritto in questi giorni un Socio di Roma, lamentando che gli impiegati della Capitale non usino la bicicletta (ché non sarebbe decorosa e li farebbe scambiare per uscieri), salvo pigiarsi sugli autobus, dove sono frequenti certe scene che non descriviamo, perché tutti le conoscono.

Notiamo poi che molti costruttori, anche assai importanti, contrariamente al passato, forniscono biciclette diverse dai consueti tipi da viaggio e da corsa. Questo dimostra che aumenta la domanda di macchine più « veloci » di quelle da viaggio e più « confortevoli » di quelle da corsa, ovviamente per l'uso turistico.

Dulcis in fundo: dopo la ingrata primavera di quest'anno, è arrivato anche l'estate. Noi vorremmo che tutti provassero la gioia delle gite in bicicletta. S'intende, per cominciare sarà sufficiente allontanarsi di poco dalle città, usando la bicicletta quasi incidentalmente, girando senza fretta, meglio se in piacevole compagnia, sostando a piacimento per riposarsi a fare una fotografia, ritrarre un angolo interessante. Da cosa nasce cosa, e la passione può venir presto, e con essa molte soddisfazioni. La buona stagione comincia anche a permettere di viaggiar di notte, o almeno consente di indugiare sulla via del ritorno, rincasando a notte. Il cicloturista, poiché ha l'onere morale della propaganda, deve essere il più disciplinato e corretto dei ciclisti. Sarà perciò opportuno che si affretti a mettersi in regola con l'ultimo Decreto, senza attendere lo scadere del termine.

Andando incontro al nostro periodo di ferie, non sarà inutile pensare a qualche itinerario cicloturistico. Il tempo e la durata della gita, la zona in cui si deve svolgere, i mezzi relativi e l'eventuale compagnia sono tutti problemi che ciascuno risolverà secondo i proprii gusti e le proprie possibilità. Un consiglio d'indole generale crediamo utile, ed è questo: prepararsi al più presto possibile, senza attendere l'ultimo momento. Avremo predisposto così tutto con calma, e pregustata, inoltre, idealmente la gioia che

ci ripromettiamo dall'escursione cicloturistica, come, dopo averla compiuta, la rivivremo nel ricordo e attraverso la documentazione fotografica raccolta.

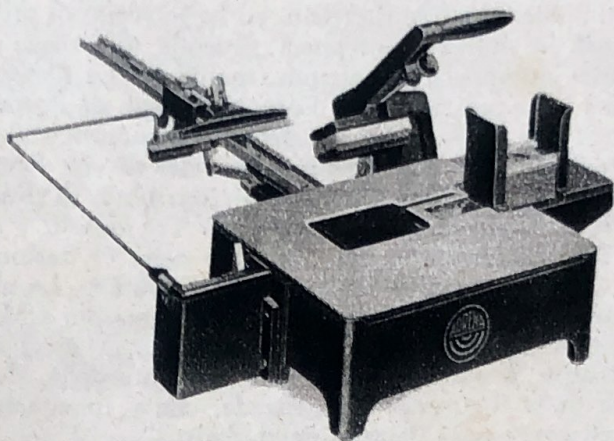
Non dimenticate perciò di munirvi di macchina fotografica. Ecco come si esprimeva in proposito uno scrittore nel 1880: « Invero, non esiste uno svago più piacevole del ciclismo, né un'occupazione più interessante della fotografia ». E questo è verissimo anc'oggi, perché, non ostante tutti i moderni autoveicoli, la bicicletta ha sempre i suoi pregi eminenti, permettendo al tempo stesso il turismo e l'esercizio fisico. Quanto alla fotografia, da quei tempi ad oggi quanti progressi si son fatti! Lo spazio non ci consente per ora di soffermarci sulle particolarità dell'apparecchio più adatto al cicloturista. Lasciamo perciò il lettore che non ne è già provvisto chieder consiglio sulla scelta a persona competente.

Stabilito l'itinerario, sarà utile scriverlo su una striscia di carta, annotando le distanze progressive, i paesi, i bivi, l'altimetria, la pendenza, ecc. Questa striscia, arrotolata e chiusa da un elastico, servirà per la rapida consultazione durante il viaggio.

Noi vorremmo che quanti partono per un periodo di villeggiatura, senza avere in previsione alcuna attività cicloturistica, pensassero tuttavia alla possibilità di portar seco la bicicletta. Le tariffe ferroviarie ne consentono il trasporto, come bagaglio, a condizioni non eccessivamente onerose. Potendo disporre della bicicletta è assai piacevole servirsene, se non altro per visitare i dintorni. Si può fare, insomma, del cicloturismo in tono minore, ma pur sempre attraente e divertente.

La primavera scorsa, con le sue piogge quotidiane pressoché ininterrotte, ci consiglia un efficace equipaggiamento in ogni stagione. La mantellina o una giacca impermeabile non devono essere dimenticate dal cicloturista che si spinge lontano e può essere côlto dal maltempo fuor dai centri abitati. D'altra parte, quando si è ben equipaggiati, si può agevolmente portare a termine la tappa prestabilita anche con avverse condizioni atmosferiche. A complemento della giacca impermeabile è indicato un paio di calzoni *sport,* di tessuto « loden » impermeabilizzato, ottimo contro la pioggia.

Tra le molte lettere ricevute dai Soci che seguono con diligenza questa rubrica, le più frequenti sono quelle che ci domandano dove e come ci si può procurare una bicicletta adatta alle esigenze del cicloturismo. Abbiamo accennato più volte che molti buoni costruttori mettono in commercio biciclette accettabili; ma per coloro che, volendo praticare intensamente il cicloturismo, esigono un tipo di bicicletta in tutto rispondente allo scopo, abbiamo fatto cenno altra volta alle necessarie caratteristiche di essa, per il caso che ne avessero affidato il montaggio a un buon meccanico. In seguito, abbiamo anche dato l'indirizzo di un costruttore di Parma, il quale ha iniziato da tempo la costruzione di biciclette di tipo cicloturistico. La sua bicicletta viene ora, di regola, offerta in vendita con un interessantissimo cambio a deragliatore di tipo prettamente turistico.

Non si tratta di una novità, ma di un apparecchio incominciato a costruire quindici anni or sono e che attualmente ha in giro per il mondo circa un milione di esemplari. Non essendo mai stato introdotto sinora fra noi, non abbiamo creduto conveniente parlarne. L'apparecchio consta di un pignone (il più alto), che, spostandosi trasversalmente, per mezzo di una levetta situata sul tubo superiore del telaio vicino al

manubrio, fa passare la catena dall'una all'altra corona, sempre mentre si continua a pedalare in avanti. L'altro pignoncino funge da tendicatena. Normalmente si usano ruote libere a quattro corone, con dentature a scelta, adatte a tutte le esigenze. Praticamente, l'apparecchio ha un funzionamento impeccabile, e una manovra sì agevole e rapida, che meglio non si potrebbe desiderare. **E CAP.**

La Conferenza Internaz. della Sicurezza.

Dal 23 al 30 ottobre, a Roma e a Milano, avrà luogo la seconda Conferenza Internazionale della Sicurezza, che fa seguito alla prima, svoltasi due anni addietro ad Amsterdam, ed ha lo scopo di preparare la nuova Conferenza generale del 1942, a Roma, durante l'Esposizione mondiale. La Conferenza è organizzata dall'Ente Nazionale di Propaganda per la Prevenzione degli Infortuni, in collaborazione con le organizzazioni dei diversi Paesi interessati all'argomento e col contributo di Enti italiani particolarmente qualificati. Tra questi, è la C.T.I. che fa parte del Comitato della 6ª Sezione la quale tratterà della Sicurezza del Traffico. Le ultime giornate della Conferenza si svolgeranno a Milano, dove avrà luogo anche la seduta generale di chiusura, e coincideranno con l'apertura della Mostra della Sicurezza della Strada, che si inaugurerà il 28 ottobre al Palazzo dello Sport.

Nessuna proroga all'applicazione del segnalamento visivo dei velocipedi.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha di recente comunicato che nessuna proroga sarà concessa per integrare l'applicazione delle norme sul segnalamento visivo dei velocipedi. Pertanto entro il 10 agosto p. v. ogni velocipede in circolazione dovrà essere munito, sia di giorno sia di notte: 1) di un fanale anteriore a luce gialla e avente un diametro specolare largo da 40 a 65 mm.; 2) d'un parafango posteriore largo almeno 50 millimetri e avente la superficie esterna bianca in tutta la parte retrostante al sellino; 3) d'un catarifrangente rosso di forma circolare, identico a quello adoperato dalle automobili. Il catarifrangente dovrà portare impressi nella parte posteriore gli estremi di approvazione del Circolo ferroviario d'ispezione di Milano. Chi, dopo il 10 agosto prossimo venturo, circolerà con un velocipede sprovvisto di tutti o d'uno dei suddetti dispositivi sarà punito con pena da lire 25 a lire 200. La stessa pena sarà applicata anche se il ciclista condurrà il velocipede a mano.

Come si è già annunziato, i Soci della C.T.I. possono ricevere il catarifrangente, franco di porto, previo invio alla nostra Amministrazione di L. 3,90, quando si desideri la spedizione raccomandata.

L'apparecchio è in vendita anche presso i nostri Uffici di Milano (C. Italia, 10), Torino (v. C. Alberto, 41-43) e Bergamo (Portici P.ta Nuova); gli Uffici C.I.T. di Ancona, Arezzo, Bari, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Como, Ferrara, Firenze, Fiume, Genova, Littoria, Livorno, Mantova, Merano, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pisa, Roma, Sanremo, Sassari, Trento, Trieste, Venezia, Verona, Viareggio, Zara e le seguenti Agenzie: Ronchi di Como; Gondrand di Firenze; Appiani di Gorizia; Fava di Imperia; Moretti di Pavia e Fornaciari di Reggio Emilia.

TRA I LIBRI

CONCESSIONI AI SOCI

Guida turistica dell'Alto Adige.

A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Bolzano, è uscita la «Guida Turistica dell'Alto Adige», un grazioso e pratico volumetto di 100 pagine e 2 carte annesse, che serve egregiamente allo scopo, per ogni genere di turismo.

La compilazione è fatta in modo da rendere facile e pronta la consultazione della Guida, che in piccola mole ha il vantaggio di offrire una gran copia di notizie precise e controllate sul più frequentato settore alpino d'Italia.

Il volumetto sarà inviato in dono ai Soci della C.T.I. che ne faranno richiesta all'Ente Provinciale per il Turismo di Bolzano.

"La R. Marina dalla Vittoria all'Impero - Ventennale 1918-1938".

È questo il titolo di una recentissima pubblicazione dell'Ufficio Storico della R. Marina, che comprende una rapida esposizione delle multiformi attività della Marina italiana nel ventennio 1918-1938: avvenimenti, fatti, ricordi, figure, i cui nomi sono legati, col suggello del valore e del sacrificio, alla storia delle più memorabili vicende nazionali.

Sono pagine che rievocano eloquentemente la esemplare e silenziosa dedizione dell'Arma alla vittoria nella grande guerra ed alla conquista imperiale d'oltremare.

La grande copia delle illustrazioni fotografiche, di cui il fascicolo si adorna, costituisce un altro elemento di attrattiva e di diletto per chi scorre il testo, dalla bellissima copertina alle ultime raffigurazioni delle navi pavesate a festa per l'imbarco dei ventimila rurali partenti per la Libia.

Ma la parte che più ha esaltato il nostro orgoglio di Italiani e fascisti è quella costituita dalle quattro tavole, nelle quali appariscono in ordine serrato tutte le 293 unità dei vari tipi di naviglio da battaglia, dalle grandi corazzate ai minuscoli sommergibili, non comprese le 343 navi minori ed ausiliarie, che completano la compagine della nostra flotta militare. Quattro tavole che ci dànno la visione superba e comprensiva della potenza dell'Italia fascista sul mare: 8 grandi navi di linea, 31 incrociatori, 62 cacciatorpediniere, 66 torpediniere, 124 sommergibili, 2 navi scuola, tutte distinte coi rispettivi nomi, che parlano alla mente ed allo spirito dei nostri magnifici marinai il linguaggio del valore, del sacrificio, della vita degli uomini eletti che onorarono la Patria in ogni tempo ed in ogni campo.

L'opera è in vendita a L. 12 per il pubblico e a L. 8 per i Militari delle Forze Armate ed i Soci della C.T.I. Farne richiesta, con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

APPUNTI BIBLIOGRAFICI

IGNAZIO BATTAGLIA – *Un legionario in Etiopia*. Pag. 154 con illustraz. Casa Ed. «Quaderni di Poesia», Milano 1939-XVII. L. 10.

MARIO RUFFINI – *La Romania e i Romeni*. Pag. 225 con 3 cartine e 212 fotografie. Edit. Treves, Milano 1939-XVII. L. 25.

I. A. SALTER – *Il controllo interalleato del traffico marittimo* (Allied Shipping Controll). Tradotto da G. Fioravanzo a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, Roma XVII. L. 12. L'acquisto è riservato agli Ufficiali

delle Forze Armate. Farne richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

P. Gamba – *Meteore ed agricoltura*. Pag. 86 con illustraz. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1939-XVII. L. 3.

Giovanni Gaddo – *La sagra di S. Michele in Val di Susa*. Pag. 127 con illustraz. S.A.L.E. «Sodalitas», Domodossola 1939-XVII. L. 3.

Ministero della Cultura Popolare-Ente Provinciale per il Turismo Modenese – Cesare Giorgi – *Il R. Museo lapidario estense della città di Modena*. Pagine 70 con tav. f. t. Soc. Tip. Modenese, Modena, 1938-XVII.

E. Anchieri-E. Migliorini-S. Nava-E. Rossi – *La nuova Turchia*. Pag. 160 con illustraz. Edizioni «Roma», Roma 1939-XVII. L. 10.

Mario Degani – *La musica nella preistoria e nelle antiche civiltà*. Pag. 121. Libreria Nironi e Prandi, Reggio Emilia 1939-XVII. L. 6.

Nino Lamboglia – *Toponomastica dei comuni di Alassio e Laigueglia*. Pag. 150 con illustraz. R. Deputazione di Storia Patria per la Liguria. Sezione Ingauna e Intemelia (Museo Bicknell), Bordighera 1939-XVII.

Silvio Zavatti – *Dizionario generale degli esploratori*. Pag. 267 con illustraz. Casa Ed. Sonzogno, Milano 1939-XVII. L. 10.

Ministero della Educazione Nazionale – Direzione Generale delle Antichità e Belle arti – Itinerari dei musei e monumenti d'Italia – Nino Barbantini – *Il R. Museo Orientale di Venezia*. Pag. 98 con 88 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1939-XVII. L. 4,50.

Federico Mastrigli – *I XXIII rioni della Roma di Mussolini*. Pag. 385 con illustraz. Ediz. de «Il Lavoro Fascista», Roma 1938-XVII. L. 25.

Piero Addeo – *Eva togata*. Prefazione di S. E. Mariano D'Amelio. Pag. 297 con illustraz. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVII. L. 25.

Leopoldo Giampaolo – *Maccagno Superiore e la sua parrocchia*. Pag. 54 con disegni e tavole. S. A. «La Tipografica Varese», Varese 1939-XVII. L'opuscolo è in vendita a L. 4,50 a favore di un'opera di restauro.

A. Mazzei – *L'arte di fare il vino*. Pag. 65 con illustrazioni e tavole fuori testo L. 3. — M. Valleggi – *Raccolta e conservazione delle olive*. Pagine 69 con illustrazioni e tavole fuori testo L. 3. — R. Raimondi – *Soccorsi d'urgenza al bestiame*. Pagine 65 con illustrazioni e tavole fuori testo L. 3. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1939-XVII.

Erwin Raisz – *General Cartography*. Pag. 370 con illustraz. McGraw-Hill Boock Co., Inc. New York 1938.

Michele Amari – *Storia dei Musulmani di Sicilia*. Con note a cura di C. A. Nallino. Vol. III, parte III. Pagine 1038. Ed. R. Prampolini, Catania 1939-XVII.

Giorgio Quartara – *Un viaggio nel Sud-America*. Pagine 160. Ed. Booca, Milano 1939-XVII. L. 8.

Virgilio Dagnino – *I carburanti sintetici nell'economia mondiale*. Pag. 264. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano 1939-XVII. L. 18.

Max Geisenheyner – *Zu den Palmen Libyens. 10.000 Kilometer durch Italien und Afrika*. Pag. 128 con 48 tav. a colori Ed. Knorr e Hirth, Monaco 1939. RM. 7,80.

Salvatore Giovenco – *La Peloritana e la guerra in Somalia*. Pag. 248. Ed. Priulla, Palermo 1939-XVII. L. 14.

Nicola Pitta – *Apricena*. Appunti di storia paesana con disegni dell'A. e prefaz. del cav. dr. M. Vocino. Pagine 369. Ed. G. Guzzetti, Vasto 1939-XVII. L. 12.

Mario Borsa – *Londra*. Pag. 233 con illustraz. Ed. Agnelli, Milano 1939-XVII. L. 10.

Ministero della Educazione Nazionale – Direzione Generale delle Belle arti – Le Guide dei musei italiani – A. O. Quintavalle – *La Regia Galleria di Parma*. Pag. 368 con illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1939-XVII. L. 12.

Attilio Mori – *Scritti geografici*, scelti e ordinati da G. Caraci a cura del Comitato Nazionale per la Geografia del C.N.R. Pag. 270 con illustraz. Ed. Zanichelli, Bologna 1939-XVII. L. 30.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 maggio 1939-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1939 . .		N. **152.640**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939 alla stessa data		» **8.145**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. **258.034**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 maggio 1939 . .	» **2.207**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1939	» **8.564**	
		» **268.805**
		N. **429.590**
Presumibili rinnovi di Soci annuali già inscritti nel 1938 che non pagarono ancora la quota del 1939 e presumibili nuove inscrizioni		» **1.400**
Totale Soci . . .		N. **430.990**

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6